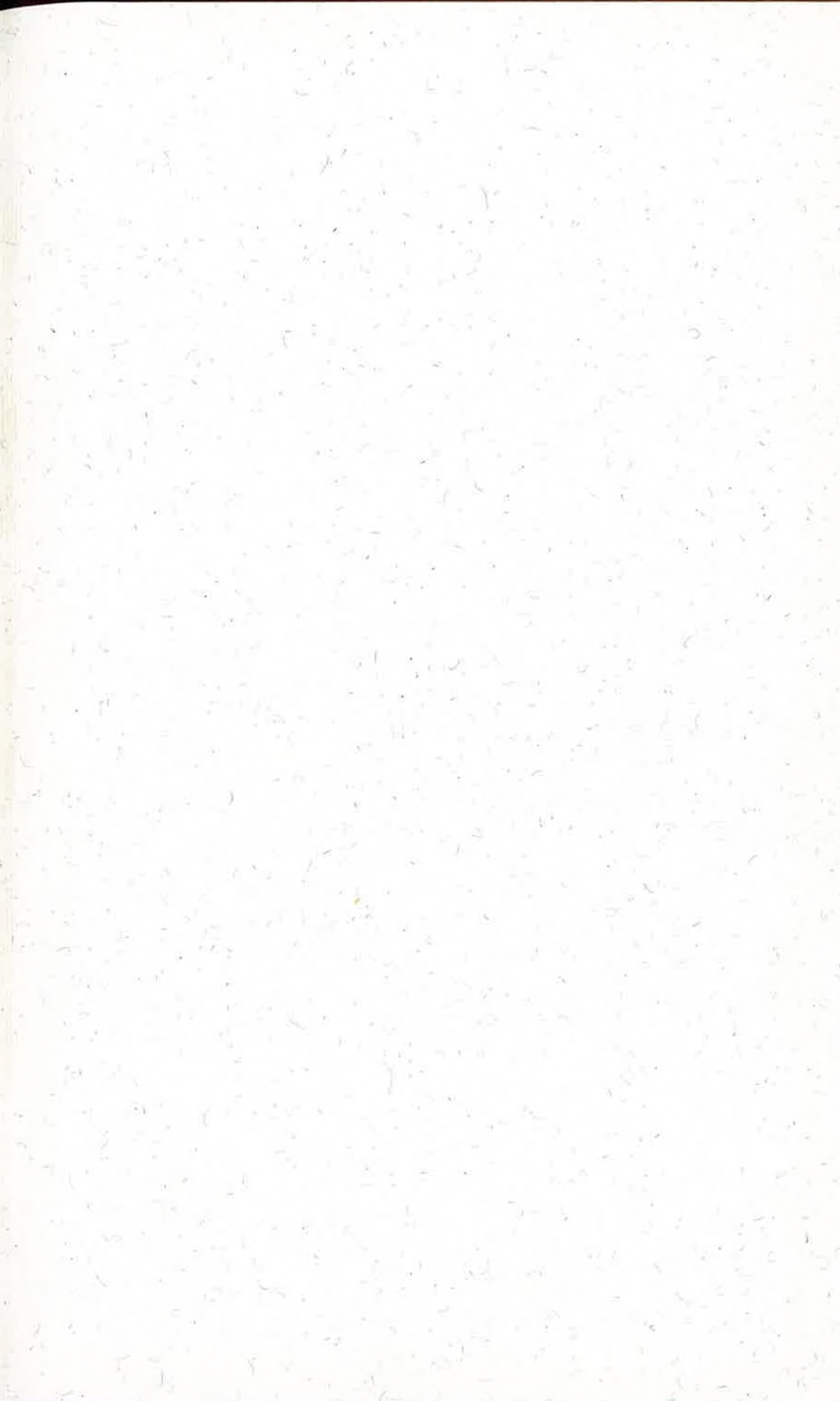


CCM 6/5



C.C.M. 6/5

INFORME

EMITIDO POR LA

JUNTA PROVINCIAL

DE

AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO

DE

DE BARCELONA,

CONTESTANDO AL

INTERROGATORIO

ACERCA DE LAS CONSECUENCIAS QUE HA PRODUCIDO

LA SUPRESION DEL DERECHO DIFERENCIAL DE BANDERA

Y LAS

MEDIDAS QUE PUEDEN ADOPTARSE

PARA EL

FOMENTO DE LA MARINA MERCANTE

Y DEL

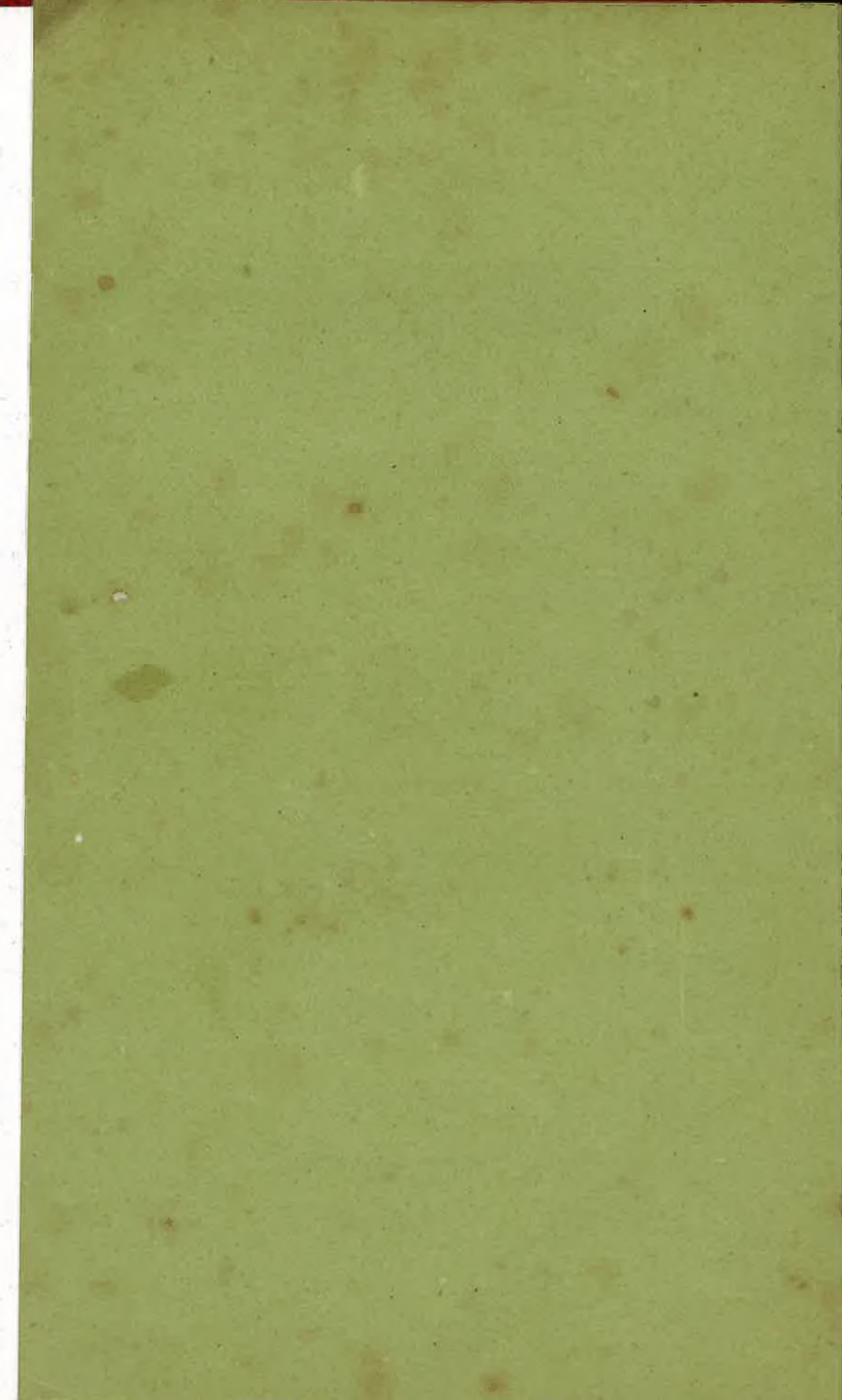
COMERCIO NACIONAL.



BARCELONA.

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE L. DOMENECH
calle de Basea, número 30, principal.

1879.



INFORME

EMITIDO POR LA

JUNTA PROVINCIAL

DE

AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO

DE

DE BARCELONA,

CONTESTANDO AL

INTERROGATORIO

ACERCA DE LAS CONSECUENCIAS QUE HA PRODUCIDO

LA SUPRESION DEL DERECHO DIFERENCIAL DE BANDERA

Y LAS

MEDIDAS QUE PUEDEN ADOPTARSE

PARA EL

FOMENTO DE LA MARINA MERCANTE

Y DEL

COMERCIO NACIONAL.



BARCELONA.

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE L. DOMENECH
calle de Basen, número 30, principal.

1879.



R. 6326

EXCMO. SR.:

I.

LA JUNTA PROVINCIAL DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO DE BARCELONA, al acordar el Gobierno de S. M. que se abriera una amplia informacion sobre el estado de las industrias naviera y lanera, sobre la situacion que atraviesa el comercio nacional y sobre las consecuencias que ha podido producir, en el orden económico, la supresion de los protectores derechos diferenciales de bandera y de procedencia, tenia ya prejuzgada la cuestion.

Nadie como la JUNTA DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO DE BARCELONA puede comprobar los datos que arrojan nuestras estadísticas, demostrando la paralización del trabajo, la pérdida de numerario, el estancamiento de los capitales, en una palabra; la decadencia del País: nadie como los mismos individuos que la componen puede dar crédito á las quejas de los agricultores, hacer justicia á la demanda de proteccion y estabilidad en el régimen arancelario que reclaman los fabricantes, y aseverar el testimonio de nuestras casas navieras, de nuestros comisionistas y de nuestros comerciantes, de todos los que se dedican á los negocios mercantiles al por mayor, que están contestes en que, si dura mucho tiempo la actual dependencia comercial de los depósitos estrangeros, habrá que amarrar nuestros buques, darse de baja en la contribucion, cada vez más crecida, cerrar los escritorios y emigrar; los que no tengan (lo que ya va siendo difícil en España) un capital, cuya renta sea suficiente para subvenir á todas las necesidades siempre crecientes, con que la vida moderna se impone, ó consumir los pocos ahorros que hayan podido hacerse en otros tiempos, en que el capital estaba verdaderamente estimulado, y el trabajo nacional protegido.

Ya no es vano clamoreo de oposicion la continua queja; ya no es arma política de que se aprovecha un partido; ya no es descontento de una clase, que con la impaciencia del interés lesionado y no satisfecho, pide á voz en grito que se levanten las potentes palancas de nuestra nacionalidad para reanimar las abatidas fuerzas de nuestra produccion; ya no es descontento de una provincia; ya no es el quebranto de una fuente de riqueza; ya no es una institucion que perece y reclama la ayuda y amparo de instituciones seculares y robustísimas; es España que muere, porque hoy la lucha internacional se ha colocado en el terreno puramente económico, y las naciones que no pueden vencer, sucumben, sino se abroquelan tras muralla arancelaria ó renuncian á toda comunicacion exterior y se declaran en pleno aislamiento económico..... y España, la rica España, la que quizás pudiera competir en produccion y riqueza con todas las naciones del mundo, si su produccion y riqueza encontraran un estímulo sábio, y direccion prudente; la única nacion que despues de los Estados Unidos y quizás en mejores condiciones que estos, puede resistir y puede reclamar sin temor alguno el completo aislamiento económico, porque tiene provincias cuyo suelo produce toda clase de frutos, y posesiones ultramarinas que son á la vez que ricas en produccion, ricos mercados, tierras de toda clase de labor, industrias pequeñas que hoy nacen para morir mañana, pero que alentadas y nutridas formarían un cuadro completo de todos los ramos que la actividad humana ha puesto en combinacion y movimiento; industrias que hoy desaparecen como desaparecería de un suelo fecundo la semilla de toda clase de plantas si esta semilla no pudiera fructificar por las avenidas torrenciales y de los rios, que á no existir, darían al terreno una flora completa y una vegetacion espléndida; España, la que tiene ingenios que al orbe pasman, artistas que son gloria de su siglo, España ha de verse condenada y pospuesta ante potencias avasalladoras, como son, entre otras, los Estados Unidos: pueblos sin historia, nacidos ayer, que con hambre de atesorar riquezas dedican toda su actividad á un fin esclusivo, y han de acaparar todo el metálico de Europa, con el cual van á comprar, andando el tiempo, nuestros monumentos, que son gloria de nuestros antepasados, nuestra tierra regada con la sangre de nuestros padres y defendida por héroes que llevan nuestros nombres; que han de llevarse á sus museos las riquezas que esta civilizacion de las orillas del Mediterráneo ha sabido conquistar para el planeta, como hace hoy Inglaterra y Alemania con la India y con la Grecia, como hace hoy el mundo europeo con el antiquísimo mundo del Oriente, y como hará mañana, sino lo remedia el talento de nuestros gobernantes, el mundo de Occidente, el mundo americano con Europa.

Aun es tiempo de remediar el mal, y oponerse á la supremacia del mundo comercial sobre el mundo tradicional, aun es tiempo

de hacer causa comun con las demás naciones civilizadas de Europa, que se oponen á la corriente cada vez más devastadora y mas crecida del americanismo, aun es tiempo de entrar en el concierto general de las naciones civilizadas.

Aun es tiempo de seguir el ejemplo de los Estados Unidos, que del proteccionismo se han servido para aprovecharse del libre-cambio, de oponerse á su influjo avasallador, reconstituyendo nuestras fuerzas económicas y llegar á ser fuertes como ellos, por los medios prácticos y sensatos con que han llegado á ser tan fuertes, que es lo mismo decir han llegado á ser ricos; aun es tiempo de abandonar el sendero fatal que hemos emprendido, de sacrificar nuestros mas preciados intereses pátrios á los utópicos ideales de escuelas que, llamándose científicas, desconocen la verdadera naturaleza de los fenómenos sujetos á su investigación, en vez de seguir la práctica y sesuda senda de aquel programa de Gobierno, trazado por nuestros hombres de Estado mas eminentes, Cisneros, Campomanes, Flóridablanca, hombres que á pesar de vivir en épocas que no sé preciaban de tan adelantadas en el progreso como la nuestra, estaban mas adelantados en el arte de gobernar y conocer las necesidades de los pueblos confiados á su mando; hombres que jamás se envanecieron con el título de redentores de la patria y nos redimieron; que no se preciaban de científicos y conocian la verdadera ciencia social, y á los cuales hace justicia la actitud con que los hombres de Estado mas sabios y circunspectos de nuestros tiempos se oponen á la competencia económica estremada y á la lucha por la existencia internacional, como ellos supieron oponerse á las preocupaciones de su época, á la desidia del país, y á la ignorancia; verdadera, y primordial causa de la miseria.

La crisis ha logrado aleccionar á los pueblos y convencer á los economistas imparciales; la crisis ha determinado una verdadera reaccion hácia el proteccionismo, y de esta crisis, quiera Dios salga España bien librada y sus hombres de Estado convencidos, y no sea nuestra nacion la última en aprovecharse de las lecciones que el tiempo y los hechos saben dar con elocuencia sobrada, cuando otras naciones mas previsoras estén rematándonos con su competencia mercantil, experimentando los benéficos efectos de medidas protectoras nuevamente adoptadas; en el interin que nosotros, reacios ó mal aconsejados, persistamos en el sistema de abrir nuevas brechas á la invasion de productos estrangeros. Cada reforma arancelaria ha sido fatal á las industrias indígenas, cada cambio de gobierno perjudicial á los ramos de riqueza del reino, pero sobre todo, la reforma arancelaria de 1868, la abolicion del derecho diferencial de bandera y las sucesivas innovaciones practicadas con espíritu libre-cambista y mas que libre-cambista, antinacional, han dejado muerto al comercio, heridas de igual gravedad innu-

merables industrias y exánime la agricultura, á fuerza de tributos y falta de amparo.

No puede la agricultura vivir sin las industrias, ni estas sin el comercio. En el seno de una misma nacionalidad y solo en este vasto y aunque limitado círculo, viven vida comun y son armónicas las fuentes todas de la produccion y de la riqueza; por esta razon decia muy oportunamente el conde de Flóridablanca en su *Instruccion reservada para la Junta de Estado* «que la proteccion del comercio lleva embebida en sí la de las artes ó fábricas y la de la agricultura, porque todas estas ejercen influjo en proporcion á los consumos, salidas y rentas de los frutos y manufacturas y de sus precios» (1) por esto pedia con tanto empeño aquel inolvidable Conde, que se facilitase el tráfico interior (2) y para activar el nacional, nunca pedia se abrieran las vallas por donde pisanos, genoveses é ingleses nos hubieran invadido con sus artículos, sino que se fomentara el comercio con América hasta declararlo completamente libre (3).

En efecto, la agricultura no puede vivir sin las artes, no solo por que estas dan alimento á poblacion rica que consume los productos que se obtienen de la madre tierra, sino que el laboreo de esta, para no quedar rezagado y pospuesto, debe adelantar y perfeccionarse, usando máquinas que el ingenio humano inventa, máquinas que son á la vez causa y efecto de la industria. Además, los grandes capitales que el comercio necesita, suelen formarse en nuestra época y en casi todas, allí donde la industria realiza grandes beneficios á fuerza de talento y de perseverancia; y se van complicando las faenas agrícolas y perfeccionando la estraccion de minerales, hasta el punto de exigir muchísimas sumas de dinero, elemento de la produccion agrícola necesario para no caer las cosechas enteras y los ricos frutos en manos de avarientos prestamistas, eterna plaga de nuestros agricultores y terratenientes.

Pero hay mas: la agricultura desde el momento que está estancada y sus productos no salen del punto en que la tierra les arrojó á la luz del sol, se paraliza y decae; nadie presta al propietario, nadie fia al labrador; mas cuando el comercio cuida de abrir nuevas salidas á los frutos de la tierra y mercados donde sean apetecidos y codiciados, centuplicase su valor en cambio, se activa el tráfico y desde las hortalizas más desechables, hasta la dulce fruta, todo se cambia ventajosamente por oro y plata acuñada.

En ninguna otra provincia española habia de notarse, como actualmente se nota en Cataluña, la gran solidaridad de las fuentes de la produccion, el enlace íntimo que guardan las actividades creadoras de riqueza.

(1) Pág. LXXI.

(2) Pág. LXXXII.

(3) Pág. XCVII.

Si las artes fomentan la agricultura, si el comercio activa la industria y fomenta á su vez el laboreo de las tierras, más estimulado cuanto más beneficioso, y más perfecto cuanto más estimulado, hoy en ocasion solemne y crítica, debe pedir la nacion entera, mejor que pedir, debe reclamar como negocio que á su general salvacion atañe, que la marina en Cataluña y en España debe salvarse á toda costa; porque en este país de trabajo y de laboriosidad, decir marina es decir comercio, y cuanto á la marina afecta, causa honda perturbacion y pone en compromiso grave la suerte de aquel, no habiendo ejemplo, ni memoria remota, de que haya ocurrido un solo caso en que un acto de la Administracion ó una Ley del Gobierno pudiera favorecer al comercio, sin que alentára á su vez á la marina, y viceversa, diera un golpe de muerte á la marina, sin que de rechazo lo recibiera tambien el comercio. Y buena prueba de ello es el Decreto de 22 de Noviembre de 1868, que abolió el privilegio, que en una ú otra forma existia desde antiguo, conocido con el nombre de derecho diferencial. ¡A qué paso caminamos desde entonces á la ruina! ¡Cómo emigra la poblacion! ¡Cómo llegarían á extinguirse, si en esta senda continuáramos, los capitales y los ahorros! ¡Cómo se van quedando desiertos los campos! ¡Cómo vale ménos cada día el trabajo del hombre y cómo explica esto el afluente continuo de brazos desocupados que aumentan las filas de los bandos que se levantan en nuestras civiles contiendas! ¡Cuán difícil es, cada día más, la situacion de nuestras industrias! ¡Cómo el hambre se adelanta y el general bienestar se aleja! ¡Cómo se aprovechan de ello los extrangeros y.... cómo muere España!....

Aquí tambien, entre aquellos *callados y ricos catalanes* de que hablaba Quevedo, se hará popular el refrán de miseria, célebre en Toledo, y que era proverbio comun en cierta época de hambre reconocida y estrechez perpétua:

«¡Dios te libre de la enfermedad que baxa de Castilla y de la hambre que sube de Andalucia!»

En estos críticos momentos, el clamoreo de la prensa española indica que el mal es grave, pero tambien indica que el país tiene conciencia de este mal y de su especial naturaleza en estos críticos momentos. Europa que no puede soportar la crisis, le enseña á España como debe librarse de un mal, que por ser perenne y crónico habia llegado á hacerse soportable, y que sufríamos inconscientemente; y en estos momentos en que Francia siente estrecharse el círculo que antes extendia sus radios, en que Austria vé mermadas sus exportaciones, Italia paralizada su regeneracion, Rusia cercada é incomunicada por sus vecinas; en estos momentos en que *Europa es invadida por América*, en que el *Nuevo-Mundo amenaza domeñar y esclavizar al viejo*, quitándole la sávia mercantil por más de 400 millones de dollars anuales por favorable movimiento de balanza; en estos momentos so-

lemnes en que el gran canciller alemán lanza un mensaje, y pública y paladinamente manifiesta, que la reforma arancelaria de su patria solo tenderá á favorecer intereses alemanes; la misma Inglaterra, la Inglaterra arrepentida, que ha recibido el castigo por dó más pecado había, por boca de sus fabricantes, por boca de sus productores, reclama nuevamente la proteccion; en estos tristes momentos firmamos nosotros el tratado de comercio con la rica Francia, abdicamos de nuestra libertad arancelaria en un convenio con la industriosa Bélgica, y en estos momentos M. Pouyer-Quertier nos dice que los tratados de comercio no son lógicos, porque se hacen en nombre de la libertad comercial de que ellos mismos son la negacion completa; y en estos mismísimos tristes momentos se abre la informacion, y el Gobierno de S. M. quiere saber á ciencia cierta cuáles son las causas de nuestra ruina marítima. Por desgracia, los hechos hablan del todo claro, y contestan satisfactoriamente á cuanto los interrogatorios demandan y á cuanto el celo del Gobierno de S. M. exige.

Es verdad que la situacion económica de España es triste y que no es sola la pobre Marina la que sucumbe. ¡Qué situacion la nuestra! Un grupo de banqueros de Madrid ha ajustado la cuenta de ingresos y descubiertos del Tesoro, en este segundo semestre del año económico, y ha deducido de sus cálculos, que sumando 341'2 millones de pesetas los vencimientos pendientes, el Ministro de S. M. que tiene confiado á su despacho el difícil desempeño de la Hacienda, además de los recursos ordinarios y aun de la negociacion de bonos, necesitará para cubrir aquellas obligaciones, unos 126 millones de pesetas. Tampoco puede acudirse á los más perentorios servicios, como es el de los Departamentos de Marina de guerra. Al de Cádiz se le adeudaba por personal hasta fin de Junio de 1878 la suma de 584,000 pesetas; al de Ferrol por igual concepto 312,000, y al de Cartagena 316,000.

A más de 356,523 contribuyentes se les han embargado los bienes, para pago de lo que adeudan al fisco por contribucion territorial, industrial y empréstito; á 40,988 se les han embargado y vendido los bienes, y se han adjudicado á la Hacienda más de 51,854 fincas; hasta en el seno de la rica é industriosa Cataluña, que no siempre espera á sangre fria el hambre, cuando pierde sus cosechas, hánse encontrado poblaciones tan industriales como Reus, con más de 2,550 personas sin trabajo, cifra exorbitante en una poblacion de 30,000 habitantes, y en Tortosa, á tanto ha llegado la miseria, que se han tardado 13 dias para vender un buey, cuando en 1877 se vendia uno diario para el consumo de sus moradores.

¿Y qué hacemos para afrontar esta situacion? Apenas asoma en Inglaterra una enfermedad, que entre nosotros debiera pasar desapercibida por las especiales condiciones del país en que vivimos, se apresuran economistas y hombres de Estado á sal-

varlas. Stanley Jevons, el profesor de la escuela Owen de Manchester, habla de la periodicidad de las crisis comerciales, y descubre que desde 165 años á esta parte, han ocurrido diez y seis grandes crisis, producidas á intervalos de diez años próximamente una de otra. Entre las más funestas del presente siglo, cita la del año 1825, las de 1836, 1847, 1859 y 1866.

Los más distinguidos economistas explican generalmente estos desastres por las guerras, las huelgas, las sequías, las malas cosechas, los excesos del lujo, etc., empero la periodicidad señalada por Stanley Jevons les lleva á buscar su explicacion en una causa púramente física, como serian por ejemplo, los fenómenos meteorológicos que influyen sobre las cosechas y por consiguiente sobre el precio del trigo.

¡España solo atiende al estado de sus cosechas, como si toda la fuerza productora debiera fiarse á la agricultura! ¡como si la agricultura no dependiese de la mayor ó menor vida que tuviesen las industrias y el tráfico en general!

¿Obedece la crisis económica que España sufre, á idénticas causas que la de otras naciones?

El sagaz economista David Chadwick (1) indica entre las causas de la crisis general, el exceso de produccion, despues de la guerra franco-prusiana en las industrias de hierro, de hulla y de algodón; las malas cosechas ocurridas despues de 1871; el hambre en India y China; la concurrencia extranjera, especialmente la de los Estados-Unidos; el descubrimiento de nuevas cuencas hullíferas y la creacion de nuevas fábricas de algodón; el temor de una guerra con Rusia; los siempre crecientes gastos de los gobiernos y las grandes sumas invertidas en acciones de sociedades de crédito, de obras públicas y en empréstitos nacionales.

La JUNTA DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO DE LA PROVINCIA DE BARCELONA tiene el honor de declarar al Gobierno de S. M., que no son estas causas generales de la crisis económica europea las que más han influido sobre la afflictiva situacion de España; obedeciendo la de esta á causas especiales de índole análoga, pero de un carácter particular. Es nuestro mal, más bien debido á lo inestable de nuestro régimen arancelario, á la inseguridad de nuestras situaciones políticas, á la quizás insuficiencia de nuestros funcionarios subalternos en los centros oficiales que regulan la Hacienda y el arancel, este arancel español creado con un fin protector y que en muchos artículos fomenta el fraude, en otros, artículos que jamás produciremos (2) es excesivo, y deja paso casi franco á la maquinaria inglesa y facilita la exportacion del mineral extraido de las entrañas de la pátria, mientras que protege algunas industrias y manufacturas; dejando en pleno abandono (que ni soñara el ideal del más exagerado libre-cambio)

(1) *Journal des Economistes* p. 240 N.º de Noviembre de 1878.

(2) Por ejemplo el petróleo.

á la débil marina mercante, esta marina que es nuestro orgullo y ha sido en otras épocas nuestra riqueza y en la que cifrar debiera la España del porvenir, su arma mas potente de dominacion colonial.

Todo esto y mucho más le constaba ya á la JUNTA DE AGRICULTURA INDUSTRIA Y COMERCIO DE BARCELONA antes de que la informacion oral viniera á corroborarle en su criterio anticipado, con muchas y autorizadísimas opiniones que han dejado oir no menos autorizadas voces.

La historia de la marina Barcelonesa habla muy alto en pró de la accion bienhechora del comercio, de como en otros tiempos mejores que los que corren, favorecia el desarrollo de las artes y pequeñas industrias (1) y no solo las pequeñas, sino las más importantes y las consideradas siempre como principal fuente de prosperidad de la provincia, como que el antiguo oficio de algodoneros fué sostenido en su parte principal por los fabricantes de lonas, segun afirma el erudito Campmany en sus Memorias. (2)

Aquella Marina Catalana dueña en otras épocas del Mediterráneo, fué deudora de su prosperidad al celo de Reyes más que protectores, prohibicionistas, como Jaime I el Conquistador, que no podia ver con buenos ojos que los extranjeros pudieran ni siquiera intervenir en el mas lijero acto del tráfico nacional, mientras hubiese un buque á la carga ó un comerciante catalan pudiese tener negocios confiados á su celo y probidad. No practicaban aquellos Legisladores reformas económicas ab irato en sentido favorable á los intereses extranjeros, como lo han verificado los legisladores revolucionarios de 1868, 69 y 70. El año de gracia en que el gobierno de S. M. tomó posesion del trono, con la legitimidad en el poder y la regeneracion política, hizo concebir al país fundadas esperanzas de regeneracion económica.

Desde aquella malhadada reforma, las importaciones y el tráfico en buques extranjeros ha aumentado; la actividad nacional ha decrecido; y el contrabando, este comun enemigo del Erario y del fabricante español, ha aumentado en proporciones colosales; y no solo esto, sino que se han aflojado los vínculos entre la Península y nuestras ricas Antillas, entre la metrópoli y las feraces colonias del Archipiélago Filipino.

La Junta hace especial mencion del contrabando, desde luego que ofende y daña á la industria y al comercio. Los buques ingleses desembarcan sus mercancías en Gibraltar y en los puertos del vecino Reino de Portugal, desde cuyos puntos se importan las mercancías extranjeras para el interior de España. De modo que salen gananciosas las fábricas extranjeras abasteciendo el consumo del mercado nacional: por lo que hace á los artículos que no produce nuestro suelo ni nuestros manufactureros, á no ser este

(1) Campmany.—Memoria sobre la Marina, Comercio y Artes de Barcelona.—Tomo I.—Parte 2.^a

(2) Tomo citado: Parte 3.^a

tráfico innoble, pudieran nuestros buques recibirlos en los puntos de producción y trasportarlos á los puertos de su nacionalidad; cuya ganancia de fletes no reportarían las embarcaciones extranjeras, con gran alivio de las nacionales.

Los representantes de la Nación han denunciado el escandaloso contrabando que se hace por Gibraltar (1) y esperan de la rectitud de la Administración Española se pondrá el debido correctivo. Muchos son los perjuicios que el Tesoro sufre por el fraude que desde la plaza inglesa se introduce en nuestra España.

La importación de Gibraltar para España asciende en 1870 á más de 6 millones de pesetas, desciende á 5 en 1871, á 3 en 1872 y á 2.700,000 pesetas en 1873; es decir, que los adeudos han disminuido á medida que las revueltas políticas han aumentado: en cambio, Inglaterra, según las balanzas de 1874 á 1876, ha expedido para Gibraltar, mercancías por valor de 26 millones de pesetas al año, mientras que de aquella plaza, no se importa por término medio para la Península más que 4 millones y medio, habiendo una diferencia de 21 y medio millones de pesetas, que no se importan á Argel, porque no es posible, según el tratado de comercio entre Francia é Inglaterra; ni tampoco á Marruecos, por ser la suma muy importante, mucha la pobreza del país y escasa su población. ¿Dónde se han importado estas mercancías?

«El contrabando es evidente—decía el Sr. Ministro de Hacienda en la Sesión del Congreso del 16 Marzo de 1878—y harto saben los productores españoles cómo en épocas de revueltas é insurrecciones, por estar distraída la fuerza de carabineros en mantener el orden, como se encuentran provistas de género las plazas de España, género que muchas veces solo tiene de nacional el marchamo, que un criminal falsificador procura á los tenderos contrabandistas.»

Graves, gravísimos perjuicios ha experimentado el comercio de la Provincia con el contrabando. El «Boletín de Comercio» de Santander, citaba el caso raro de comprarse en Madrid los artículos coloniales á mucho ménos precio que en aquella plaza, por lo que ha habido comerciante de Santander, que ha hecho sus compras en la Corte, y muchos almacenistas ven interrumpidas sus relaciones comerciales con la capital de España. Indudablemente los elevados derechos que suportan los géneros coloniales, como el azúcar, el café y el cacao, aumentan el aliciente de la defraudación, pero aun que así no fuera, la sedería, las blondas, la joyería, los encajes y otros mil artículos se prestan á un fraude escandaloso, sin el cual, quizás no se explica como pueden improvisar verdaderas fortunas ciertos establecimientos, surtiéndose como se surten principalmente de artículos extranjeros, que han de pagar

(1) Diario de las Sesiones de Cortes, N.º 15, del 16 de Marzo 1878, pág. 212.

fletes, derechos de arancel y crecidos trasportes, que así son y muy crecidos, los de los ferro-carriles españoles.

La cuestion del contrabando se halla íntimamente enlazada con la grave, con la comprometida, con la trascendental cuestion de nuestras Posesiones y Provincias Ultramarinas.

Nuestros almacenistas se quejan de que en Pamplona, en Madrid y otras ciudades, se venda el azúcar y el café á precios más bajos que en Santander, Bilbao, Barcelona y otras plazas marítimas. Este hecho tan significativo tiene una explicacion muy sencilla, si se considera que el contrabando nos proporciona las remolachas y azúcares bajos del extranjerio con grave detrimento de la exportacion de azúcares de Cuba, con gran ruina de los comerciantes de aquella Isla y pérdida inmensa de nuestros almacenistas, y lo que es peor, con grave compromiso para nuestras relaciones políticas entre España y sus provincias de allende el Océano, cuyos comerciantes, cada dia más en relacion con los del coloso en produccion, con los Estados-Unidos, que consumen el principal azúcar é importan los más ricos productos coloniales, acabarán por extender su dominacion económica sobre las Antillas, la dominacion económica, que es el primer paso, el más firme y seguro para la dominacion política.

Tambien perjudica á la agricultura el tráfico fraudulento que se verifica en Cuba de productos agrícolas procedentes de los Estados-Unidos, lo cual aumenta más el perjuicio nacional y crea el vínculo que si mañana llegara á solidarse entre los Estados-Unidos y Cuba, no desaparecería jamás; á lo ménos no lograría deshacerlo España en su provecho. Es verdad—como hace notar un escritor moderno (1)—que el vínculo económico no es exclusivo, es verdad que las simpatías comerciales no son suficientes, y que la obra colonizadora obedece á un fin más elevado que el de cambiar productos por productos; pero tambien es cierto que España no ha sabido aprovecharse ó no ha podido aprovecharse de las condiciones coloniales de sus habitantes, reconocida por los mas eminentes etnógrafos modernos (2) porque no ha sabido estrechar el vínculo económico, sino suficiente y único, tan indispensable á lo ménos en los tiempos que corremos, como los demás vínculos.

(1) A. Reville en la crítica de la obra de R. Bosworth Smit.—*Carthage and the Carthaginians* London.—1878, dice: «On dit que le commerce est le grand lien des Nations. C'est vrai, mais à la condition qu'aux relations purement commerciales se joignent des rapports d'un autre ordre. Quand le peuple commerçant apporte avec lui une civilisation supérieure dont il s'efforce de doter les populations qu'il exploite, quand il se concilie leur admiration ou leurs sympathies par l'idéal nouveau qu'il leur inculque, il peut arriver, il arrive souvent qu'une fusion morale s'opère entre elles et lui. Mais si les rapports mutuels sont uniquement formés par le désir du lucre, lors même que les intérêts deviennent solidaires, cela ne suffit pas pour qu'on en vienne à s'aimer »

(2) El célebre Elisee Reclus en su obra *La terre et les hommes* tomo 1.º año 1876, al tratar de la Europa Meridional dice: «De toutes les Nations d'Europe les espagnols sont les seuls qui puissent avoir actuellement l'ambition de disputer aux Anglais et aux Russes la preponderance future dans les mouvements ethniques de l'humanité. Quoi qu'il en soit ils ont encore en reserve une part considerable de travail dans l'œuvre commune, grâce à leur forte originalité à leur caractère solide, à leur noblesse, et à leur droiture.

Con todas estas alternativas y cambios en el régimen arancelario, con los quebrantos que el comercio y la Marina sufren, ha experimentado un golpe la agricultura, del que muy difícilmente sanará, esta agricultura que tanto pretenden defender nuestros libre-cambistas y á quien más perjudican cuanto mayor es el empeño que tienen en salvarla. La riqueza vinícola de Cataluña es debida principalmente al celo y energía de los marinos de la costa de Levante, incansables factores de comercio que han abierto en las Américas del Sud un mercado rico á nuestros caldos; y la riqueza forestal es deudora á la industria de construccion de buques, de su mayor incremento y desarrollo. Díganlo los bosques de los montes de Andorra, de Inza, de Goztán; díganlo los bosques de Losparets y Lamasats que están á una legua de la frontera de Gascuña; dígalo el Monseny, que en otras épocas suministraba, segun dice Campmany (1) maderas riquísimas, que se pagaban á muy buen precio, destinadas exclusivamente á servir de quillas, palos, costillas y obra muerta de los veleros buques de la catalana costa.

Al hablar de la industria de construccion naval, la JUNTA DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO, que al ver en triste situacion á esta última rama de la riqueza, vé una amenaza para la primera, debe detenerse un tanto y hablar de los perjuicios que á la agricultura se han causado, con la falta de demanda de buques nacionales y gran introduccion de embarcaciones extranjeras.

Es muy difícil ni siquiera suponer el inmenso beneficio que al propietario ó terrateniente reditúa, el poder invertir las maderas que sus propiedades producen, en material de construccion naval. La Junta se complace en recordar que la fragata *Gerona*, de madera, de 600 caballos de fuerza, construida en 1865 en Cartagena, benefició á los que vendieron la madera, cerca de 4 millones de reales. (¡Un solo buque!)

Consta de una relacion—que la Junta tiene á la vista—de las maderas invertidas en la construccion de la fragata blindada *Zaragoza*, de 800 caballos, construida en 1868 en Cartagena, que se invirtieron, apesar de ser un buque blindado, 2.130,456 reales en madera de roble, 905,103 en pino tea, 186,735 en pino blanco, 243,417 en pino de Segura, 20,063 en pino de Cádiz, 25,322 en pino rojo, 51,230 en pino de Júcar, 463,732 en olmo, 1.179,206 en Teca, y 997 reales en aceitillo, contando además 9,700 reales por 1,000 machos de madera; y no despreciando fracciones y calculando aproximadamente un valor de 2.900,000 reales el de los jornales de carpintería de ribera, aserradores y peones, forma un total de 8.115,966 reales, el que han beneficiado los que producen y trabajan la madera que se empleó en este buque. A mayor cantidad se elevara este total si el buque no fuera blindado.

(1) Memorias sobre la Marina etc., tomo 3.º pag. 85 y 86.

Por estas razones, la JUNTA DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO se atreve á recabar la más preciosa atención de la Junta de Información Naviera y Lanera, acerca el estado de la construcción naval en España, las ventajosas condiciones en que nos encontramos para construir, tanto por el material que suministran nuestros bosques, como por el personal idóneo y suficiente que existe en nuestras costas; y solicita con mayor empeño la atención sobre este punto, cuanto que siendo mucha la ventaja natural de este reino de riqueza, es muy poca la ganancia y escasos los rendimientos que en estos tiempos produce tal industria, que es autóctona, indígena y natural, como ninguna, de estos reynos de España, desde antiquísimos tiempos.

Lástima dá y encogimiento al espíritu, leer las estadísticas sobre nuestra misera construcción naval. En los Puertos de la provincia de Pontevedra solo se construyen embarcaciones menores, de 2 hasta 16 toneladas, como botes, faluchos y gabarras. Sus armazones son de roble, de una y media á 6 pulgadas de grueso, importando de 300 á 3,000 reales. La tablazon es de pino del país, de 1 á 3 pulgadas de grueso, de 10 á 12 de ancho y de 30 á 40 piés de longitud; valiendo 140 á 440 reales la docena. Desde el año 1841 hasta el actual, se han construido en uno de los astilleros más antiguos de Astúrias, en Viavelez, 95 buques, comprendiendo barcos de cabotage y fragatas de 600 toneladas, y lo propio pudiera decirse del Puerto de Linera, ambos dentro de la ría de Rivedo. En el río Navia (Astúrias) de algun tiempo á esta parte, se halla paralizada la construcción de embarcaciones, concretándose en dicho puerto, al igual que en otros de la provincia, á la reparación y otras operaciones de poca importancia.

La madera que se emplea, es el roble del país, cuyo metro cúbico, al pié de la obra, vale 446 reales, y el pino del Norte, usado para la obra muerta y arboladura en igual condicion, suele valer 380 reales.

En otra época se construían corbetas de 400 toneladas, al precio de 1,000 reales por cada tonelada de arqueó, (casco en rosca) y de 1700 reales por tonelada, buque listo y aparejado para navegar; hoy no se construyen á ningun precio, pero si la navegacion tomaba algun incremento, podría hacerse con mucha mayor baratura.

En Santander solo se construyen botes y barcas de pesca; obteniéndose preciosas maderas que se conducen desde San Vicente de la Barquera y de allí al Ferrol, á un precio que varia desde 25 pesetas á 43 el metro cúbico en pié, de los Montes Caviedes, Corona, Udía, Valfria y otros. (1)

Por lo que respecta á las Provincias de Barcelona y Gerona, conviene recordar, que en Blanes, Arenys, Palamós, Masnou,

(1) Los demás son: Río de los Vados, Cabezon, Cabreces, Roiz, Carrejo, Trueño, Mozagro, Mozagruco, Lamadrid, Riouanza y Vialia.

Mataró y muchos de los pequeños pueblos que se encuentran en las costas de Cataluña, se debe á la iniciativa particular el establecimiento de astilleros, donde en otras épocas se construyeron más de setenta embarcaciones en un año, desde buques regulares para el cabotaje, hasta fragatas de 800 toneladas, para hacer la travesía á Ultramar.

Desde el año 1832 hasta 1868, esta industria fué aquí progresando, enriqueciendo al comercio con buen número de naves y perfeccionándose los constructores navales en el ejercicio de su profesion, pero desde 1868 en adelante, ha disminuido de un modo notable; paralizando la construccion naval del país, las numerosas adquisiciones de barcos procedentes de los arsenales extranjeros, la mayor parte ingleses é italianos. (1)

De la importancia de esta industria en la época en que existia (pues hoy podemos decir que ha muerto), podemos formarnos una idea fijándonos en el valor que aproximadamente tenia una embarcacion. Segun cálculo de personas peritas y entendidas en la materia. (2)

	Importe en duros.
De 3,000 á 4,000 quintales de peso.	14,000
De 4,000 á 6,000 » »	18,000 á 22,000
De 7,000 á 10,000 » »	30,000 á 32,000
De 10,000 á 16,000 » »	32,000 á 40,000

Cada 20 quintales de peso representan una tonelada de porte, calculándose la duracion de un barco en 40 años.

La madera que se emplea es la de roble y pino. El roble consumido en Barcelona, procedia principalmente de Arbúcias, Olot, su comarca y llano de Vich; siendo el del segundo punto preferido por su mayor dureza y resistencia, desde donde se trasporta á Rosas, puerto de mar distante unas once leguas de Olot. De Rosas se conducía por mar hasta Barcelona. El de Vich se trasladó á Granollers, distante cinco leguas y de allí se conduce por la via férrea á la capital. De Aragon tambien se importa madera de roble, que se trasporta por el Ebro hasta Tortosa, resultando á un precio algo subido. (3) Tambien se consume gran cantidad de roble procedente del extranjero, que se recibe escuadrado de dimensiones variables.

(1) Anteriormente solo podian adquirirse en el extranjero barcos que midiesen más de 400 toneladas; limite que se amplió por el Ministerio de Hacienda, fijando el derecho de introduccion en 100 reales por tonelada para los buques de 100 á 200 toneladas, 50 reales para los de 200 á 400 y 25 reales para los de 500 para arriba.

(2) Véase la obra de D. Eugenio Plá y Rave.—Maderas de construccion naval.—Madrid 1875, de quien tomamos estos datos.

(3) La especie más comun es el roble de fruto sentado, llamado *rourea* en el país, empleándose la encina para lanchas, botes y falúas.

La madera de olmo de grandes dimensiones es muy escasa, y lo mismo sucede con el nogal, que se emplea para motoneras, cuadernales y otras partes de los aparejos. El olivo se usa para el costillaje de embarcaciones menores, únicas que lo pueden aprovechar, á causa de las dimensiones reducidas que alcanza esta especie en la localidad, donde es muy estimada, por los principios grasos que contiene.

Las dificultades que presenta su transporte impiden verificar el de los árboles de los Pirineos, en donde los hay que valdrian para Marina unos 2,000 reales, mientras que aprovechados hoy para carbon, solo producen 120 á 140 reales. Fijense en este dato cuantos se interesan por la agricultura y por el cultivo forestal en España, y calculen luego los economistas, que piden el sacrificio de la Marina para obtener la prosperidad de otras industrias, el interés que pueden tener los mismos agricultores en que la construccion naval tenga aplicacion y demanda sobrada, con el incremento del tráfico marítimo.

El único Astillero que existe en la provincia de Tarragona está situado en la ciudad de Tortosa.

Los buques que en él se construyen hoy, no son de alto bordo, redúcense á las cuatro clases de *laúdes* para navegar por el mediterráneo, *barcas* para la pesca, *tonaires* para la pesca del atún y *llanxes* para navegar por el Ebro. El porte de los primeros, varia entre 30 y 80 toneladas; el de los segundos entre 20 y 24; el de los terceros entre 5 y 6 y el de los últimos entre 20 y 26.

En su construccion se emplea el pino para la tablazon, la encina para las quillas, el olivo para el costillage y el álamo para los baos y llatas de la cubierta. Los baos suelen hacerse tambien de pino como las arboladuras. Sus precios en el astillero son de 4 reales el quintal de olivo; 16 reales el de encina; las piezas de pino que tienen 16 pulgadas de canto y 16 de tabla 10 reales el palmo; las de 18 pulgadas de tabla y 18 de canto, 13 reales el palmo; y las de 13 1/2 pulgadas de tabla y de canto, 7 reales el palmo lineal, debiendo estos últimos tener una longitud mínima de 50 á 60 palmos, en cuyo caso se pagan de 340 á 360 reales. Los álamos se pagan segun sus dimensiones, oscilando su valor entre 60 y 120 reales uno.

Considérese ahora que en carbon, leña ó en otros fines, no tendria esta diferencia de valores, que tanta riqueza producía á las fincas particulares de Tortosa y los alrededores por lo que hace al olivo y á los álamos, á los montes particulares de Castellon por lo que hace á la encina, á los montes particulares y públicos de Teruel por lo que hace al pino, y á los montes públicos de Pinell y Alfara por lo que hace al resto del pino. ¡Hasta las mas profundas escabrosidades de los bosques de Aragon y de Castilla se extiende la benéfica accion de la marina mercante española!

En Málaga no se construyen buques y solo existen algunas piezas de arboladura para reparar averías sufridas durante la travesía, y por esto en los almacenes se encuentra tan solo un número escaso de rollos de pino de Suecia; en Nerja se construyen

ne su madera, que la hacen muy propia para resistir la humedad; resulta sin embargo muy cara, porque se vende en rollo y hay mucho desperdicio de leñas.

La madera de pino empleada para arboladura y tablazon de la obra muerta del barco, procede de Olot, Ciurana, costa de Levante, Berga, Vich y su comarca, siendo preferida la del pino silvestre.

E. Pla y Rave.—Obra citada.

faluchos y lanchas destinadas á la pesca, empleándose en su construccion la encina, algarrobo y pino, la primera para las cuader-nas, el pino para forros y las otras dos para piezas interiores.

Mucha y muy buena madera consumen nuestros Arsenales, y es incalculable la pérdida que en lo futuro debe experimentar la riqueza forestal de España, cuando falta del apoyo material que la decadente marina mercante no puede dar y de todo el apoyo moral y material que el Gobierno de S. M. debiera dar á la Marina de guerra, hayan de cerrarse los arsenales y astilleros.

En el arsenal de la Carraca, donde se construyen embarcacio-nes de dimensiones diversas, en los ocho astilleros de la misma, provisto de un dique para la carena de buques de alto bordo, y en S. Fernando, Sanlúcar y Aljeciras, donde hay multitud de pe-queños astilleros para la construccion de faluchos, se emplea el roble de Francia (Q. Robur. L.), Italia (Q. Cerris, L.), Africa y del país, procedente de Astúrias, Galicia, Santander y Navarra y el quejigo de la provincia de Cádiz, sirviendo esta madera para las piezas más importantes del barco, como son quilla, codaste, ro-da, busárcamas, cubierta de la batería, todo el forro interior ménos las entrechozas, puntales, diagonales del pañol de pólvora, entarimados, coronamientos, etc. El roble suele durar veinte años y el quejigo 18.

Los montes de mayor extension que surten á la Marina, se en-cuentran en Jerez, Aljeciras, Tarifa, los Barrios, Castellar y Al-calá de los Gazules, pudiéndose explotar anualmente unos 5,000 metros cúbicos de quejigo, ordenando convenientemente los apro-vechamientos. (Datos suministrados por D. Salvador Cerdá, Jefe del distrito forestal de la Provincia de Cádiz á D. Eugeno Pla y Rave, autor de la obra citada.)

En Sevilla se pagaba el palo barcal para la construccion de naves de 20 á 25 reales el palo durante el quinquenio de 1870 á 1875. En Huelva las maderas para la Marina se extraen en rollo del monte, cuando son piezas curvas, ligazones ú otras que re-quieran cierta labra.

Para aumentar los datos que se refieren á precios, conviene recordar los muy subidos que han obtenido ciertas maderas des-tinadas á la construccion naval, datos entresacados de varios do-cumentos oficiales, así como de las escrituras de contratos para suministrar madera á los arsenales del Reino, hechas en el año 1866 y que publicamos en el Apéndice N.º 3, letra B, en los que aparece se han dado hasta 840 reales por una pieza destinada á los Baos, ¿en qué otro empleo, en qué otra industria pudiera dedicarse la madera de nuestros bosques que produjera tan extraordinarios resultados? ¿Es ó no acreedora, la Marina Mercante, con res-pecto á los defensores de la agricultura, á que le tengan conside-racion y le sean propicios, cuando tan pingües salidas proporciona á sus productos brutos? ¿Debe existir antagonismo ó debe haber

armonía de tendencias, ideales y aspiraciones entre la agricultura, la industria y comercio de un país? ¿Puede salir gananciosa una rama de la riqueza nacional cuando otra decae ó sale perjudicada? ¿Tienden á realizar un mismo fin, aunque por distintos medios, ó son rivales que se disputan la presa de la producción, los tres agentes de la riqueza? ¡Ah! ¡cómo se desvanecen las utopías ideales de los enemigos de la producción española, que son los enemigos del trabajo y de la paz de España y que son también los enemigos del Gobierno de S. M., ante la lógica irrefutable de los números!

¿Cómo se han equivocado los reformistas de 1868 mostrando ficticios antagonismos entre el comercio y la marina, la industria y el comercio, la agricultura y las industrias! Comprenderá fácilmente la Junta de información y transmitirá su criterio al seno de la representación nacional y á los Encargados del despacho del Gobierno de S. M., que un punto tan especial como el de la construcción de naves, demuestra la armonía más íntima y el estrecho enlace de intereses que media entre la agricultura, la industria y la marina ¿qué no sucederá si examinamos punto por punto la cuestión de las industrias extractivas, que surten de mineral de hierro para la construcción de grandes vapores y del carbon de piedra para el alimento de las calderas; la construcción de máquinas, de velamen, de instrumentos náuticos, etc., etc. ¿Qué sucederá si estudiamos la peculiar naturaleza de la Marina de los diversos puntos de esta provincia, Marina de naturaleza especial, y tan importante, que es el alma del comercio y alimento primero, no como en otros puntos, en que el comercio es el alimento principal de la Marina? ¿Qué sucederá si estudiamos el cúmulo de capitales que ha creado la Marina Mercante en nuestra provincia y que se han invertido en acciones de ferro-carriles en participación en fábricas de hilados y tejidos y hasta en mejoras agrícolas de la mayor importancia? Pero la Junta informante tratando de una cuestión tan amplia y elevada, no quiere descender á estos detalles, y le dice á la Junta de información de la manera más explícita y rotunda «Los hechos hablan muy claro en sentir de que la marina mercante perece.» A toda costa debe salvarse esta institución eminentemente nacional, y convencida de ello, al abrir la información oral, solo esperó de los señores que tomaron parte en ella, un programa de las medidas que en los actuales momentos debieran considerarse más oportunas para lograr aquel fin; por lo demás, estaba convencida de antemano de los funestos resultados que en el comercio y en la Marina había producido la abolición de los derechos diferenciales de bandera y de procedencia.

La JUNTA DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO no pretendía plantear la cuestión de la protección á la Marina en el terreno exclusivamente científico, tratábase de una institución que vive vida económica, pero tiene espíritu nacional; tratábase de una ins-

titucion que ha dado dias de gloria á España, glorias que no se compran con todo el oro que hayan podido producir todos los fletes de toda la escuadra mercantil inglesa, y no vaciló en formular desde luego su informe en el sentido de adhesion completa al restablecimiento de los derechos diferenciales de bandera y de procedencia, y no vaciló en que se pidiera con el mayor encarecimiento, que se cerrara la puerta á la baratura del flete, por donde se nos entraba el extranjero en nuestra propia nacionalidad y por donde nos invadía la barbárie económica de nuestro siglo, barbárie económica que sacrifica á la ambicion del oro, todos los elementos é instituciones morales de la Sociedad, que jamás tuvieron en vil metal su equivalente; y la JUNTA DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO que todo esto sabia antes de abrirse la informacion oral que debia asesorarla, miraba siempre con recelo los consejos y las medidas propuestas por una escuela que se precia de científica, pero que no está en la verdad, y cuyas doctrinas están desacreditando los hechos. No todos los economistas han proclamado el libre-cambio, y si la doctrina proteccionista cabe dentro un sistema científico tambien, debia decidirse en todas las cuestiones que á la competencia de esta Junta se someten, por este último sistema científico, á cuyas doctrinas los hechos juzgaron favorablemente, é hicieron buenas la observacion y la experimentacion, la práctica y el ejemplo.

Una correspondencia de la acreditada «Revista Británica» (1) anuncia el elocuente suceso del retorno hácia el sendero de la proteccion, recomendada por los productores ingleses con insistencia; poco ántes de esta correspondencia, el ilustre John K. Ingram, Presidente de la seccion de Economía Política y Estadística de la Asociacion Británica para el adelanto de las ciencias, en un erudito discurso, rebate la virtud metafísica de ciertos principios, á los cuales se atribuye un rigor científico absoluto y entre ellos nombra el célebre *laissez faire, laissez passer*. (2) No debemos invocar la autoridad de Carey y otros economistas, bástanos saber los efectos funestos producidos por la aplicacion de una teoría, que al estudiar relaciones de interés, jamás juzga acorde con lo que los intereses exigen; siempre obra conforme á un ideal, al cual pospone todos los intereses; y al discurrir de esta manera la JUNTA DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO, discurría y formulaba la relacion de los fenómenos económicos, (y á esta fórmula se llama Ley científica), (3) con criterio propio, con observaciones propias, y encontró que jamás el cambio de productos entre dos naciones se realiza en iguales condiciones; se aseveró, por el testimonio de los hechos, de que el cosmopolitismo, si bien podia invocarse en otros terrenos, no era el mas apropiósito el económico; encontró

(1) «Revue Britanique» N.º de Enero de 1879, pag. 282 y 283.

(2) The present Position et prospects of Political Economy.—London.—1878.

(3) Herbert Spencer.—De las Leyes en general.

que las naciones modernas no pueden cortarse bajo un molde económico; cobró desconfianza por una escuela, cuyos principios no pueden aplicarse en absoluto y lo que es más, nunca se han realizado; y tomó con reserva los consejos de una doctrina formulada en una teoría que no tiene práctica posible; pero ante todo y sobre todo, que en la esfera de su investigación económica, que en la provincia esencialmente productora de Barcelona, que en la órbita en que se encierra la acción investigadora de la Junta informante, el libre-cambio había dado malos resultados; y al recordar que solo en España ciertos centros de introductores y expendedores de géneros extranjeros, que solo á la extranjera producción favorecen, patrocinaban el ideal libre-cambista, la Junta debía desechar los ilusorios apotegmas, los postulados inciertos de doctrinas tales y debía decir, como el personaje del poeta inglés, *lo que yo necesito ahora son hechos*.

II.

Entrando en el movimiento mercantil y marítimo, y deduciendo el aumento ó disminucion que desde 1868 hasta la fecha han tenido en él los buques españoles y juzgándolo por el movimiento del Puerto de Barcelona, punto de refugio de la Marina Nacional, donde se ha cobijado y guarecido el escaso material marítimo que nos queda, después del desastre causado por los reformistas de 1868, la decadencia es visible. Los datos comunicados por la Junta del Puerto á la corporacion que informa, indican un aumento considerabilísimo en el tráfico que se verifica en pabellon extranjero, y un pobrísimo aumento en el pabellon nacional. ¿Y á qué se debe aun este aumento en pabellon nacional, que llega hasta 1876, y que vuelve á bajar, desde entónces hasta la fecha? ¿Es aumento real y efectivo en el tráfico marítimo, ó es que la muerte y extincion en el movimiento de otros puertos ha ido acrecentando en el nuestro los restos de una Marina, que antes visitaba toda la redondez del globo, y que encontraba flete y tráfico en todos los puertos de España?

Los datos que publicamos en el Apéndice número 4, demuestran que el movimiento del puerto ha experimentado por diversas causas un aumento progresivo, pero es sabido que todos los demás puertos de la Península disminuyen, y la JUNTA DE AGRICULTURA califica de sensible la cifra que le indica un aumento en el puerto de su provincia, que no siendo igual en los demás puertos, ántes al contrario, en sentido inverso, indica una decadencia general del país, á la que hasta 1876 pudo hacer frente quizás solamente Barcelona, debido á circunstancias especiales de su localidad. Este aumento en el número de kilógramos descargados, á

partir de 1869 y terminando en 1878, aparece con la circunstancia de que la descarga en pabellon español, que en el año 1869 figuraba en un 48 por 100; y en un 52 por 100 la extranjera; en 1870 bajó á un 34 por 100; habiendo ascendido la segunda, ó sea la que se verifica en bandera extranjera á un 66 por 100; continuando en esta ascencion hasta un 72 por 100, y la disminucion de la española hasta un 28 por 100. ¡En 1877 y 1878 alcanzaban respectivamente un 24 y 76 por 100!

Datos tan aflictivos que proceden de una corporacion fidedigna y bien enterada, se hallan confirmados por los particulares que se han suministrado en el curso de la informacion oral, y citando estos datos decia un reputado naviero de Barcelona que acudió á la informacion: «En el año pasado el movimiento comparado de los buques españoles con el de los extranjeros, fué en el puerto de Barcelona de 76 por 100 que importó la bandera extranjera, quedando para la española el 24 por 100, *y aun este movimiento, tan limitado, habría podido ser mas reducido á no incluir las procedencias de nuestras colonias, como por ejemplo las de la isla de Cuba, en donde tenemos una proteccion real y verdadera.* Sin tal proteccion, este movimiento hubiera quedado reducido á un 12, á un 10 por 100, ó tal vez á nada.

Y si no fuesen bastantes estos datos, que por considerar preciosos trasmite integros la JUNTA DE AGRICULTURA á la comision de informacion, tal como los presentó el naviero informante; sino fuesen bastante elocuentes estos datos, véase lo que dice el «Shipping and merchantile gazete» de Lóndres, diario el mas importante en materia marítima que se conoce en Europa, y en el cual, estractados del repertorio general del *Veritas*, están reasumidos todos los buques mercantes del mundo. Segun este estracto, el número de buques españoles de altura que en 1877 estaban navegando, era el de 2,744, y en 1878 quedaba reducido ya á 1,590. Las toneladas de estos buques eran de 550,533 en 1877, y en el siguiente año de 1878 descendieron á 329,215. Englobando el movimiento general del mundo, encontramos que en 1877 figura la bandera española por 5'28 por 100 y en 1878 solo por 3'21, y haciendo el cálculo por número de toneladas es mayor la pérdida, ya que en 1877 figurábamos por 3'72 por 100 y en 1878 por solo 2'32. ¡A esta situacion han conducido—decia el naviero informante—á la noble nacion de Lepanto los Legisladores de 1868!»

«De resultas del abatimiento causado por la lucha desigual á que se condenó á la marina, vamos perdiendo cada dia mercados—y con estas elocuentísimas cifras se prueba que la disminucion ha ofendido al desarrollo del tráfico mercantil.—Antes tenia nuestra bandera la navegacion de Esmirna, y la hemos perdido; antes frecuentábamos los importantes mercados del Norte de Europa, á donde íbamos á buscar bacalao y de donde llegamos á importar hasta 15,000 toneladas anuales, y los hemos perdido por completo;

y añadía el propio señor naviero: «Si me es permitido hablar de lo que sucede en mi propia casa, diré que, antes tenía 4 buques que hacían la carrera del Pacífico, mientras que hoy no tenemos ninguno, porque—dolor causa el decirlo—estamos privados de ir á aquellos importantísimos puertos, pues el Gobierno, después de la guerra del Pacífico y del bombardeo del Callao, ha dejado las cosas en un estado tal, que aquellas Repúblicas no nos permiten ni siquiera acercarnos á sus playas; así es que cuando nos conviene exportar artículos españoles, nos vemos obligados á servirnos de buques extranjeros. Hemos perdido—y esta es la voz unánime de los comerciantes de la primera y más importante plaza mercantil de la Península—el mercado de Terranova, pues en el año 1859 importábamos de allí por 9,000 toneladas y en el año 1874 descendimos á la cuarta parte.

Vamos perdiendo también los mercados de Venezuela. En el año 1869 importábamos por 4,180 toneladas, y en 1874 solo 2,114. Los retornos del Plata que antes eran tan seguro alimento de nuestros buques, son ya hoy cuasi exclusivo patrimonio de las marinas extranjeras; y esta decadencia marítima de España, probada con irrefutables cifras, es tanto más peligrosa, cuanto que Inglaterra aspira á ser la conductora de todas las mercancías del mundo, por medio de los grandes y económicos vapores que puede emplear, vapores cuya construcción efectúa con baratura suma. Otro señor naviero que acudió á la información oral, hacia presente á la Junta el incremento adquirido por la construcción naval en Inglaterra, industria importante, que en 1877, para solo el tráfico nacional y descontando los buques que por encargo de los navieros de otras naciones se construían, había lanzado al mar 389 vapores que median 221,000 toneladas en números redondos, y que en 1878 tenía otros 660 vapores en estado navegable con 48,000 toneladas. En Enero del corriente año de 1879 acaban de construirse en los astilleros de la Gran Bretaña 3 vapores (y muy pronto se van á construir seis mas) para dedicarlos á la carrera del arroz de India á Inglaterra. El naviero informante que estas pruebas aduce, por ser representante en Barcelona de la Asociación *Lloyd Americano*, tiene noticia de la gran competencia que los vapores ingleses hacen á los mismos Norte-Americanos. En Nueva-York, la plaza mercantil que después de Londres y Liverpool importa por mas respetables sumas y en la que se esporta por cantidades fabulosas, domina la bandera Inglesa, la que junto con otras banderas extranjeras, igualmente disputan á la Española fletes por valor de 4 ó 5 millones de duros anuales. El tráfico del petróleo, que desde Nueva-York á España verificábase principalmente en bandera nacional, es hoy patrimonio de otras banderas que han prostituido el trabajo del hombre y le menosprecian con excesiva y extraordinaria baratura, de la que es ejemplo el siguiente caso: Una casa naviera de Barcelona fletaba en Enero de 1879 un buque

italiano para conducir á Nueva-York un cargamento de paquetes de regaliz al flete de 3 reales y medio cada uno, mientras el ferrocarril de Zaragoza á Barcelona pide para el transporte entre estos dos puntos seis reales y medio.

Ahora solo falta comparar estos datos y hacerse cargo de si vale la pena esponer la vida en las largas navegaciones, siendo tan poca la ventaja que la carrera marítima ofrece.

En 1868 la marina mercante sufría ya los efectos de ciertas Leyes é imposiciones inspiradas en la escuela libre-cambista, pero no es menos cierto que si en aquella fecha la marina mercante habia ya perdido una parte de los transportes de mucho peso y volúmen, conservaba en toda su plenitud el transporte de las restantes mercancías. Hoy han desaparecido la mayor parte de los retornos de carbones de Inglaterra, y en cambio el cacao, café, cuero, bacalao etc., de los que los buques españoles eran los importadores únicos, van desapareciendo, gracias á la supresion de los diferenciales de derechos de bandera y de procedencia. Por consiguiente, nos encontramos, segun testimonio de un comerciante cuya casa naviera es de las mas antiguas de Barcelona, que desde aquella fecha los buques españoles han perdido por completo las mercancías de mucho peso y poco valor, que disputábamos á los ingleses y otros extranjeros, y van perdiendo por momentos las de mucho valor y poco peso de que éramos únicos importadores.

Consecuencia natural de la disminucion de la Marina, ha sido la paralización completa de la industria de construcciones navales, y no solo se han paralizado las construcciones, añadía un autorizado armador, sino que tambien ha disminuido el número de abanderamientos y no se renuevan los buques en proporcion á los que se pierden y destruyen.

Probada la decadencia y sabido que la causa estriba principalmente en la supresion de los derechos diferenciales, entraron los informantes de lleno en la primera parte del Interrogatorio, y la JUNTA DE AGRICULTURA se hizo cargo plenamente de la gravedad de aquel acto que instantáneamente los suprimiera, y de la perjudicial morosidad con que se remediará ó trata de remediar hoy el mal causado por tan fatal medida, mayormente cuando se ha abolido un derecho que nos favorecia contra la competencia de todas las naciones; y hay naciones poderosas, poderosísimas, que le conservan para defenderse de nuestra ilusoria y débil competencia. A este propósito recordaba el citado armador, contestando á la base 13.^a de la segunda cuestion del interrogatorio que en los Estados-Unidos existe el derecho diferencial para el pabellon español, cuyo derecho nos impide hacer el comercio de importacion en aquellos riquísimos mercados desde la Isla de Cuba, y de los retornos que pudieran hacer nuestros buques, á más bajos fletes, al regresar á España, sino se viesen precisados á tomar lastre en los puertos de las Antillas, lastre de piedra que pagan á 2 pesos la tonelada y de

arena que pagan á 1 peso y 30 centavos aproximadamente, lo cual obliga á un buque de 400 toneladas de registro á gastar miserablemente 350 ó 400 pesos en cada viaje, en vez de reportar la ganancia que obtendrian si pudiesen cargar los frutos de Cuba, como los cargan los buques de todas las naciones del globo, excepto la nuestra y pudieran importarlos á los Estados-Unidos, á no existir el recargo de diez por 100 á las mercancías que en bandera española se conducen, y á tener fletes para los Estados-Unidos y poder aprovechar los valiosos retornos que á la sazón se ofrecerian.

Hoy no queda ya otro mercado para nuestros buques, y aun para la mayor parte de los productos de nuestra nacion, que el mercado de la Isla de Cuba, y tan entorpecido y dificultoso es este tráfico, y tan caro resulta, si se atiende á lo fácil y asequible que pudiera ser, que origina quejas continuas de nuestras casas de comercio y capitanes de buques, los cuales se encuentran muy á menudo detenidos hasta dos meses en el puerto de la Habana por falta de muelle donde descargar.

A no ser el derecho diferencial que en Cuba existe, y que pronto, muy pronto desaparecerá de Filipinas, las naves españolas no surcarian los mares, y sobre este particular lamentábase muy mucho en su autorizado informe otro señor naviero, de que aquellas ricas colonias de la Oceanía fueran mercado de productos estrangeros, que en bandera española se trasportan de los depósitos comerciales de Hong Kong y Singapore; y que Barcelona, la ciudad que tanto contribuyó á la obra colosal, la obra de mas importancia geográfica del siglo, la apertura del Istmo de Suez, viera como se estingue el tráfico directo entre su puerto y el de Manila, mientras vá en aumento la importacion en bandera estrangera y la cuasi totalidad del tráfico indirecto en beneficio de las manufacturas inglesas y de los productos agrícolas de Norte-América; y así, todos los informantes parecian coincidir en la necesidad de restablecer el derecho diferencial de bandera, así como el de procedencia, y el criterio de la Junta se solidaba en este sentir, quedando toda la cuestion en la manera, forma y tiempo conveniente para aplicarlos: En apoyo del diferencial de procedencia, citaba un marino informante el siguiente dato: «Del Rio de la Plata salen muchos vapores con cargamentos enteros de cueros y lanas con destino á Francia é Inglaterra; grán parte de los cargamentos que desembarcan en los depósitos franceses, pasan luego á los mercados de España, con lo cual se perjudica á la navegacion de nuestro país, quitándole el trasporte directo de estos artículos del Rio de la Plata á España, y á su vez se perjudica á nuestro comercio, al que se le hace depender de los depósitos estrangeros, depósitos que se han creado á la sombra de derechos diferenciales de procedencia, sabiamente combinados en las naciones que nos rodean, y con las cuales tenemos nosotros tratados de comercio, que nos destruyen

el tráfico directo, muy amenazado hoy, el poco que nos queda con las repúblicas de sud América, por líneas de vapores extranjeros subvencionadas por sus gobiernos, que hacen escala en Barcelona, y llevan las pipas de vino al Río de la Plata á mas bajo precio que nuestros mismos buques.

La base cuarta de la cuestion segunda del Interrogatorio hace referencia al estado de instruccion de capitanes, pilotos, contra-maestres, marineros, etc., á cuya pregunta se ha contestado en la informacion oral, habida por ante esta Junta, en términos muy satisfactorios y halagüeños para el personal de la Marina Española.

La Junta se complace en transmitir á la Comision de informacion el autorizadísimo testimonio del Sr. D. Manuel Lopez Vaello, que acudió ante esta Junta á poner muy alto el nombre de nuestros capitanes y pilotos, y en nombre del *Veritas Internacional*, cuya Asociacion representa en España, así como en el propio, por la experiencia que tiene adquirida «que el marino español posee estudios más vastos que los exigidos á los de las demás naciones; que el personal de la Marina Mercante nada tiene que envidiar en pericia, valor y honradez al de las naciones más adelantadas.»

Para patentizarlo, comparó los siniestros marítimos de los buques españoles, con la nacion más famosa en asuntos marítimos, segun general creencia, con Inglaterra.

«La Estadística general que de la Marina Mercante de todos los países publica el *Veritas Internacional*, dá para el año 1877 á 1878 los datos siguientes:

Buques de vela que posee la Nacion Británica. . . .	17,765
Buques de vela que posee la Nacion Española. . . .	2,744

La marina de vela inglesa es, pues, mayor que la española cerca de seis veces y media, y por tanto, á cada dos siniestros españoles, corresponden en justa proporcion como trece ingleses. Pues bien en el citado año de 1877, hubo 599 siniestros de buques ingleses y solo 18 de buques españoles, esto es, más de treinta y tres veces más.

Estos datos son tan elocuentes,—decia el Sr. Lopez Vaello— como irrecusables, y no se diga que la marina inglesa navega proporcionalmente en más expuestos mares que la española, porque no es cierto, puesto que la época de nuestro tráfico en los mares de las Antillas es precisamente en la de los huracanes, las bravas olas del Cantábrico no tienen menos fúria que las de los mares del Norte, y nuestra marina en Filipinas sabe tambien cruzar en todo tiempo el tormentoso mar de las Indias y las revueltas olas del de China, cuyos horribles tifones, efecto quizás de la configuracion parabólica de las costas, no tienen curso conocido.

Tampoco puede presentarse como argumento en contrario la

relativa inaccion de la actual marina española, puesto que podrían aducirse datos de fecha más remota, que acaso aumenten la proporción.

Contestando á la medida primera de la cuestion segunda del interrogatorio que trata de la construccion de buques, la autoridad del Sr. Lopez Vaello nos planteaba la cuestion, en sentir de que la falta de Leyes protectoras, el haber legislado contra los intereses españoles, habia puesto la inmensa riqueza de nuestro hermoso país á disposicion del sagaz extranjero; nos recordaba que las maderas de construccion, antes tan excelentes, como puede verse en buques de más de treinta años de edad, se pudren ahora con lamentable facilidad, y que esto debe atribuirse á que hemos consumido gran parte ó casi toda la madera de los montes de altitud accesible y solo empleamos la de los puntos declives saturadas todas ellas, naturalmente del principio acuoso, que determina su rápida pudricion, y nos recordaba además, con gran satisfaccion de la hoy informante Junta, que si hubiese habido buenas Leyes forestales, estarían repoblados esos montes, pero ya que no ha sido así, habia que exigir, como elemento para que renaciera dicha industria, caminos que facilitaran el acceso á las altitudes donde aun existen en gran número; tambien recordaba el marino experto, representante del *Veritas Internacional*, que el carpintero, el calafate, el herrero, en una palabra, el obrero naval español, nada tiene que envidiar al extranjero; que los buques contruidos en España bajo la inspeccion necesaria á los últimos adelantos, rivalizan en mano de obra con los de las naciones más adelantadas, y son muy superiores á los que se suelen mandar construir en el extranjero.

En apoyo y confirmacion de cuanto decia el Sr. Lopez Vaello, citaban algunos marinos informantes, hechos que hacen prueba plena, (véase apéndice n.º 5), entre ellos, la preferencia dada á los buques españoles por los mismos extranjeros, á pesar del más crecido flete. El gran recurso de la marina catalana está en las Repúblicas del Plata, y estas las conservamos, no por la baratura del flete, sino por la carestía del flete. Allí se solicitan nuestros buques para el transporte de artículos que se llevan á granel, artículos muy delicados, y además como los buques ó la mayor parte de los buques que hacen este negocio, lo hacen en gran parte por cuenta propia, resulta que, no obstante pagarnos á nosotros un flete que siempre escede en un 25 á un 30 por 100, comparado con los fletes que se pagan al extranjero, nosotros los españoles cargamos estos artículos.

Nuestra marina, particularmente la Marina Catalana, no solo es un medio de comunicacion, sino que ha sido en España el instrumento por el cual, nuestra produccion se ha dado á conocer á las cinco partes del globo; nuestros buques—decia un publicista (1) que

(1) El Sr. D. Pedro Estasén,

acudió á la informacion—no son meramente instrumentos de transporte, son algo más, son verdaderas factorías flotantes; nuestros capitanes no son meros conductores de buques, son verdaderamente comerciantes. Cada buque, principalmente los de nuestra costa de Levante, es una casa de comercio flotante; los capitanes que están al frente de estas factorías, reciben un fondo, en el cual interesan varias personas, y el capitan, al dar cuenta de los gastos generales del viaje, la dá tambien de este capital y de las ganancias ó pérdidas realizadas. Bajo su responsabilidad, compra aquí géneros manufacturados y frutos, compra productos agrícolas y manufacturas españolas y los trasporta á todos los puntos del globo, los dá á conocer á los diferentes mercados, es corredor ambulante y comisionista perpétuo, y á ellos se debe el que sea conocida la produccion española en los mercados de América, en los centros consumidores de aquellas repúblicas.

Varios casos pudieran citarse que honran mucho á nuestros marinos, y por los que les hacen acreedores al reconocimiento de nuestros agricultores y de nuestros fabricantes, uno de tantos fué citado por uno de los señores informantes y la Junta considera que no debe quedar en olvido. Un capitan español, con grave riesgo y exposicion de su vida, introdujo varios artículos, entre ellos tejidos españoles, por vez primera, en una de las Repúblicas del Sud de América, para que allí las conocieran y restablecer de este modo el tráfico entre España y aquellos puertos. El primer buque español que fué á Montevideo, despues de la independencia de aquellas naciones, perdidas por imprevisiones é ineptitud funestas, y cuyas relaciones mercantiles hemos recobrado por la constancia y valor de nuestros capitanes, cargaba en su bodega, con el fin de introducirlos allí, para que hicieran pedidos para el consumo, vinos, avellanas, almendras y 14 cajas de tejidos, é introdujo en aquellos mercados los artículos españoles á costa de grandes peligros y con riesgo de su vida, en cuanto estaba ordenado que á los buques españoles que entraran en el puerto, se les hiciera fuego, apesar de lo cual, su intrepidez llegó al colmo, entró en el puerto y despachó sus productos.

¿Qué juicio pueden merecer á esta Junta y al Gobierno de S. M. las soluciones y el criterio de los economistas, que al tratar del problema de la marina mercante, todo lo subordinan al flete y no aspiran mas que á realizar la mayor baratura en el precio del transporte? ¿Qué juicio puede merecernos el legislador que se olvidó de que en España gran número de buques no van á flete y apenas hacen uso de él?

Realmente, en teoría, se resuelven muchos problemas económicos y sociales, que en la práctica ni siquiera pueden plantearse, y vivo ejemplo tenemos en la navegacion española, perjudicada por legisladores, que creyendo favorecer al comercio, para que pudiera fletar buques donde mas baratos los hallase, se olvidó un

factor de primera importancia, é ignoró ó pretendió ignorar que en España gran parte de los marinos son los verdaderos comerciantes, que no arriendan su buque á cualquier precio, sino que ellos mismos compran, trasportan y venden las mercancías conducidas en el vehículo de su propiedad.

¿Y cabe duda ahora, teniendo presente esta consideracion, de que cualquier medida que perjudique á nuestra marina, perjudica igualmente á nuestro comercio nacional?

¡Ah! si la Junta pudiera estenderse y no la deluvieran las limitaciones que le impone el pensar que la atencion de la Junta de informacion es muy preciosa, esplanaria consideraciones sin fin de otra índole, que demuestran mas al vivo, el error de cuantos interesándose por el porvenir económico de nuestra España, no se interesan mas y mas por la marina.

De este enlace íntimo de todas las fuerzas vivas de la nacion, nos informaba un señor representante de la nacion Española, y sabia pintarnos con vivos colores, que no pueden reproducirse, los males que á la marina aflijen, resultado tambien del estado de decaimiento de nuestra patria, y la reaccion del malestar de la marina sobre el pésimo estado de las demás industrias.

En el seno de una nacionalidad todos los intereses son armónicos, y el actual estado del comercio es paralelo al actual estado de la marina. Es un hecho, y para ello no hay mas que recorrer los Estados de importacion y exportacion que publica periódicamente la *Gaceta*, que desde 1873 nuestro comercio general ha disminuido. La nacion que verifica los trasportes en barcos suyos, desde luego puede considerar su importacion disminuida en un 10 por 100 que es lo que precisamente vienen á importar los fletes, así como la exportacion aumentada en una cantidad igual. España va perdiendo los trasportes de su importacion, no hay que decir que la exportacion está poco menos que extinguida, en bandera nacional. Los extranjeros nos han arrebatado el 41 por 100 de la exportacion de nuestras primeras materias, y como si no bastasen los datos aducidos, se cree que una linea de vapores franceses, subvencionada por su Gobierno, venga á arrebatarnos el tráfico que nos queda con Baleares, Canarias y Cuba. ¡Ahora solo falta que en cambio de la rebaja alcohólica, se borre para los ingleses el derecho diferencial que en Cuba existe!, y perdida nuestra produccion de cereales, por la excesiva competencia de los del Mar negro y Estados-Unidos, cuando se haya realizado aquel bello ideal de la escuela libre-cambista, que quiere convertir á España en bodega del mundo, perdida nuestra marina, menguada nuestra industria, cuando la terrible plaga que mata nuestras cosechas del Sud de España avance con su mortífero contagio y comprometa la existencia de la única base de inversion de la riqueza pública, ¿qué nos quedará entonces? El funesto desengaño de una fatal impremeditacion, como és y será

siempre no procurar el fomento y la vida de todos los gérmenes productores de un país.

Convénzase de ello la Junta de informacion, como de ello está íntimamente convencida la que ahora informa: este problema de la marina mercante, que á todos los amantes de la patria prosperidad trae hondamente preocupados, este problema del cual depende la salvacion de la nacionalidad española ó á lo menos de su riqueza y de su prestigio, no se ha de estudiar teniendo presente si los ferro-carriles han perjudicado á nuestra marina, si los buques de vapor han perjudicado á los de vela, si los de hierro han hecho inútiles á los de madera; buques de madera y de hierro, de vela y de vapor, padecen y se pudren en los puertos, y buques de hierro y de madera, de vela y de vapor navegan á pérdida segura ó ganancia dudosa: todos estos buques pagan su contribucion, crecida, crecidísima, que afecta, no ya á la renta, sino á su capital; todos estos buques, *que son tambien trozos de la patria*, son acreedores á su proteccion y cuidado. No debe regatearse, procurando que se abaraten los fletes y el trabajo del marino, el mas expuesto y penoso de cuantos trabajos puede el hombre ejercer. La dignidad de España no puede permitir que sus hijos vendan su trabajo y expongan su vida á tan bajo precio como lo hacen otros marineros. Pero hay mas, apesar de lo que ganan nuestras tripulaciones, los gastos de la Marina española en nada escuden á los gastos de algunas de las marinas extranjeras. (Véase el apéndice n.º 9.)

La marina es una institucion necesaria para las nacionalidades modernas, y si la perdemos, difícilmente la podremos recobrar; porque si el material se compra, en cambio el personal no se improvisa.

Recuerde la comision las palabras de nuestro ilustrado monarca en Barcelona, reproducidas oportunamente por un señor Senador individuo de la presente Junta: «Una nacion que, como la nuestra, posee 500 leguas de costas, debe ser nacion marítima. La marina del trabajo es base de la de guerra, sin marina mercante no puede haber marina de guerra.»

Recuerde tambien la comision de informacion, que pesan sobre la marina gabelas y trabas que no puede suportar por lo crecidas, mas crecidas que las que suporta otra cualquier industria, y mas que cualquier industria, desamparada. (Apéndice n.º 10.) Recuerde de la comision que las imposiciones de nuestro fisco pesan de un modo angustioso sobre nuestra marina, que nuestro servicio consular es caro y defectuoso (apéndice n.º 11) y que tanto pesa nuestra Administracion sobre la marina, que los hechos que se ven y tocan, parecen increíbles.

No olvide la Junta de informacion el gran peligro á que estamos abocados, con grandes colonias, muy codiciadas por los extranjeros, muy poco defendidas por los nacionales; adopte en presencia de los datos que de las diversas corporaciones y de los

mismos particulares reciba, la resolución mas pronta, que por inmediata y momentánea que sea, no lo será tanto como la gravedad del mal lo exige. Nos vamos quedando sin marina comercial y escasea la gente para la marina de guerra (1) dentro de poco, cuando acostumbrados al temor del peligro vayamos descuidando la actual idea de su importancia y gravedad, no tendrán remedio nuestros males, habiéndose avisado á tiempo de como pudieran remediarse.

Los datos que se han aducido en el conjunto de la informacion oral son desconsoladores. El peligro que acabamos de señalar no es exagerado. Está demostrado hasta la evidencia que las reformas de 1868 desheredaron á la marina mercante de toda protección y de todas las ventajas que antes disfrutaba. Que los beneficios que aquellas le ofrecieron en el aumento de su tráfico dentro de la Península, se han trocado en grandes quebrantos. La hospitalidad concedida á los extranjeros, dentro del hogar de la patria, ha convertido en señores de él á sus poderosos huéspedes. En cambio, los beneficios que debíamos encontrar en justa reciprocidad en el hogar de las demás naciones, ha sido vana ilusión, hasta hemos perdido gran parte de las que antes ya disfrutábamos, y en breve seremos en ellas hasta unos desconocidos.

Las balanzas oficiales de la administracion arrojan hasta 1874 las pruebas de estas aseveraciones. Las de los países extranjeros comprueban todavía mas, en las suyas respectivas y hasta fechas mas recientes, toda la verdad de nuestra decadencia y de nuestra inferioridad en recíprocas ventajas.

Mientras estas líneas escribimos llegan á esta Junta noticias de carácter mas aflictivo.

Las últimas revistas de New-York anuncian nuevos vapores ingleses cargando, alguno de ellos hasta 40 mil cuarteras de trigo, para la península española, y en una sola semana han salido buques extranjeros conduciendo, además de cereales y otros artículos, cerca de 5,000 barriles de alcohol para varias plazas de nuestro mediterráneo español, siendo algunas de estas, parece increíble, las de Tarragona y Barcelona. Estas, que esportaban sus renombrados aguardientes, tras la competencia en su propia casa de los alcoholes alemanes, veránse inundadas mañana por los espíritus de industria americanos, en una abundancia terrible y avasalladora.

Un parte telegráfico que tenemos á la vista, pone en nuestro conocimiento, que en estos mismos instantes, un vapor inglés está embarcando en Charleston 4,300 balas de algodón para Barcelona.

(1) La falta de hombres para el servicio de la marina militar es evidente. En el preámbulo del Real decreto de 24 Febrero de 1879 expedido por el ministerio de Marina, inserto en la «Gaceta» de Madrid del 27 de los mismos mes y año, dice el Excmo. Sr. Ministro de Marina:

Exposicion.—Señor: la necesidad de fomentar el enganche y reenganche de los cabos de mar y de cañon, que con los contramaestres, forman la base de las tripulaciones de nuestros buques de guerra, *dada la actual escasez de las mencionadas clases, etc.*

Recientemente leemos en uno de los diarios mejor informados de la Côte, que una línea hamburguesa ha aportado al mismo Santander, 400 sacos de harina, de procedencia indirecta de los Estados- Unidos.

Finalmente, y entre los cada día mas crecientes hechos de una competencia extranjera, que aumenta de una manera desastrosa, citaremos las últimas revistas de New-York de 21 de Febrero próximo pasado, en las cuales se encuentra que, de los 16 buques cargados y á la carga para puertos españoles 15 son extranjeros, solamente uno Nacional.

La importacion de América en pabellon español, que era el alimento principal de nuestras naves mercantes, será pronto no más que un recuerdo.

Pronto, muy pronto se habrá consumado la ruina de nuestra industria marítima, ante esa invasora concurrencia extranjera. Al presenciar las ruinas de nuestro desastre marítimo, solo su vista recordará, las grandezas pasadas que ellas significan y un poderío de la patria, perdido por la mayor de las imprevisiones.

Ante la justificada alarma y mortal zozobra que los intereses marítimos españoles experimentan, por la série de pruebas que determinen un porvenir cierto de ruinosos quebrantos, unánime ha sido la opinion de los informantes, de que situacion tan desconsoladora reclama medidas enérgicas y decisivas de parte de los poderes públicos, que puedan salvar la riqueza marítima nacional.

Ha sido general y acentuado el pensamiento de todas las manifestaciones del trabajo, que en la informacion oral han hecho oír su voz, de que el único medio de salvacion de tan importantes intereses es el restablecimiento de los derechos diferenciales de bandera y de procedencia, donde no existen ó están próximos á desaparecer, y el mantenimiento de ellos allí donde afortunadamente se conservan, y la inmediata denuncia de los tratados de comercio, para que puedan realizarse tan apremiantes medidas.

Esta JUNTA DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO que abrigaba este pensamiento, único en el día verdaderamente regenerador, hace suyos estos deseos, y cree un acto de patriotismo el recomendar eficazmente á la Excm. Junta de informacion arancelaria la adopcion de estos protectores auxilios, que tienen en su abono el ejemplo de la prosperidad de ayer, y á cuya sombra hemos demostrado que no tan solamente se salvaria la marina mercante nacional, sino que seria fomento de la riqueza agrícola é industrial del país, tan profundamente enlazada con la existencia de aquella industria, que es á la vez poderío y dignidad de la patria.

Una prima concedida á nuestros buques de alto bordo ó á ciertas expediciones, crearia quizás embarazos al Erario exhausto, y dificultades de equitativa y eficaz reparticion. Una rebaja de de-

rechos, ora se vista con el nombre de subvencion, ora se otorgue directamente, es necesaria, pero del todo insuficiente. Nuestro Erario—y la Junta de ello se hace cargo—no puede prescindir de la Marina, pero la Marina, que alimenta el Erario, tiene derecho á algo más que á una simple rebaja en la tributacion, que es un alivio, pero no un remedio radical.

Un recargo á los terceros pabellones cuando no provengan de su nacionalidad, seria ya un mas sólido auxilio, que se aproximaria á la proteccion fecunda que necesita la bandera nacional.

La unificacion de los impuestos y otros medios, son lenitivos y nada mas, si bien que es imperioso se realizen. El cabotaje con Cuba y demás Antillas y Filipinas, esto es, la navegacion esclusivamente en bandera nacional para el tráfico de carga y pasajeros entre nuestras provincias de Ultramar y la Península, y el planteamiento de verdadero cabotaje para las mercancías, hé aquí el primer paso para solventar y resolver crisis tan tremenda.

Mientras se denuncian tratados, en pos de los cuales fallece nuestra produccion, y se encuentra ligada la nacion entera, que renunciaria á su libertad de legislar en materia arancelaria, deben negociarse convenios reciprocos de carácter meramente especial con las Repúblicas del Centro y Sud de América y con el Imperio del Brasil, en los cuales se les garantice que no se cargará su bandera, aunque se restablezcan los recargos para otras naciones; y se prepare el Gobierno á pactar con las Repúblicas del Pacífico cuyos tratados están rotos, y con el Imperio de Marruecos cuyas relaciones mercantiles parecen del todo extinguidas.

No se salva la marina con medidas de detalle, como no se salva la produccion salvando un ramo aislado, si no tiene el legislador, en la medida que adopta, la idea de fomentar la vida del conjunto.

Son salvadoras de nuestra marina las medidas que entren en un plan armonioso de la produccion, pero esto no quiere decir, que la salvacion de la marina debe esperarse, hasta tanto que se haya verificado la salvacion de las fuentes de riqueza de la nacion entera.

Aquella valiosa fuente de produccion está tan perjudicada, que su existencia se encuentra gravemente comprometida. La JUNTA DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO de Barcelona lo ha visto con sus propios ojos, lo ha tocado con sus propias manos; esta industria está á punto de perecer sino se acude á su favor pronto, muy pronto, con enérgica y apresurada resolucíon. (Apéndice núm. 9.)

Si se refuerza por un lado á la navegacion patria, y por otra se la exime, en parte, de las gavelas que la aflijen, como las medidas que la han de levantar de su postracion son igualmente beneficiosas á la industria y á la agricultura, el porvenir de España está asegurado.

La evolucion económica que España experimenta, ha de decidir su suerte; si continuamos el sendero emprendido desde 1868 hasta la fecha, el problema social, que por ventura no se ha presentado

en su terrible aspecto en nuestro país, se evidenciará y nos hará tocar sus desastrosas consecuencias.

El socialismo llama á nuestras puertas, pero no osa pisar el suelo español; para él es tierra extraña: mañana podría encontrar la puerta abierta y al país suficientemente abatido y pobre para recibirlo.

La JUNTA DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO DE BARCELONA tiene confianza en la Providencia, en los altos poderes públicos de la nación, y aparta la mirada del espectáculo que le ha ofrecido un pasado de algunos años de lamentables equivocaciones, para fijarla con esperanzas en un porvenir de buena Administración y resultados prósperos.

La JUNTA sabe que los intereses, mal llamados políticos, que los intereses de los partidos, en nada han de influir tratándose del interés patrio, ante el cual enmudecen y enmudecer debieran las mismas teorías, los mismos principios, si fuesen antagónicos á lo que este mismo interés exige. Sálvese la patria y sucumban si es necesario los principios; porque principios que son contrarios á la patria, teorías que ofenden al interés de España, doctrinas que la empobrecen y despues de empobrecerla la deshonoran con intestinas contiendas, no puede sostenerlas ni patrocinarlas ningun buen español.

Por muy contenta se dará la JUNTA DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO DE BARCELONA si logra con su informe, apoyado con el de otras corporaciones, convencer á la Comision de informacion de la necesidad de salvar nuestra marina é ilustrarla en algo sobre los medios de salvarla. Quizás llevada por su patriotismo sea mayor su ilusion y su regocijo por la participacion que en tan grande obra le cabe, que lo que corresponde por sus esfuerzos, y á lo que se ha hecho acreedora por su cooperacion y por su trabajo; pero no olvidará nunca á los señores informantes y á quienes en nombre de la Provincia agradece el celo y buen deseo; no olvidará nunca un acto tan solemne como el de la informacion oral que en su seno ha ocurrido; el espectáculo de concurrir á las sesiones navieros y comerciantes, capitanes y pilotos de buque mercante, senadores y diputados, economistas y abogados, escritores públicos é individuos de otras profesiones, representantes del arte marino y de la ciencia económica, representantes de los intereses particulares de la marina y de los intereses generales del país; y ¡con cuánto placer hará constar en sus actas que no hubo un solo parecer que discrepara, respecto al estado de alarmante decadencia de la marina mercante y de la necesidad de medidas energicas y radicalmente protectoras para salvarla.

¡Ah! la JUNTA DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO DE BARCELONA espera esta misma unidad de miras, idéntica armonía de pareceres en el seno de la Comision que ha de decidir de la suerte de nuestro comercio, de nuestra industria y de nuestra agricul-

tura, aun cuando solo tuviere la pretension de salvar á la marina.

Si glorias muchas registra la historia pátria, glorias sin fin le están reservadas desde el día en que la regeneracion económica de España se inicie. España es la gran potencia colonizadora del orbe, que poblado, conquistó la América para la civilizacion y para el Cristianismo, y en nombre de tan altísimos principios está llamada á hacer lo propio con el Africa, que pronto han de disputarnos otras naciones, que exclusivamente quieren explotarla para el lucro y el comercio.

España tiene la puerta del Mediterráneo, y ha de colocar una mano sobre esta tierra vírgen, esta inmensa colonia que se extiende á los piés de Europa, en señal de toma de posesion, ó ha de reivindicarla de quien se anticipe, y no presente, como nosotros, tan legítimos é indisputables derechos.

Allá en los confines oceánicos hay un Archipiélago, cuya Administracion pagan los contribuyentes españoles, y cuyo tráfico aprovechan hoy y lucrarán únicamente mañana, los contribuyentes extranjeros. Aquel es tambien nuestro porvenir; y las Antillas, último resto del imperio español, última perla de la brillante corona de Occidente, es un recuerdo de familia que ni se ha comprado ni puede venderse: lo veda el más estrecho de los vínculos; es un mayorazgo que fundaron los Reyes Católicos y que deben respetar todas las humanas desamortizaciones. Tambien son ellas una esperanza y un porvenir.

Cuba y Puerto-Rico, estas Antillas que son el último resto de aquel vasto imperio americano, de aquella parte de mundo que abraza toda la longitud de un meridiano y la anchura de medio hemisferio, resistirán la corriente del Americanismo y serán eternamente Españolas. Ni Cuba y Puerto-Rico, ni las Repúblicas de Centro y Sud de América, pueden desprenderse de su abolengo, y si hablan nuestro idioma, si rezan en nuestra lengua, si circula por sus venas sangre nuestra, si tienen nuestras tradiciones, sus intereses han de ser nuestros intereses.

Asegurar nuestro presente y porvenir comercial en América, es asegurar las fuentes de nuestro trabajo, hasta el punto que nada hayamos de temer, aun en el caso de un relativo aislamiento económico. Solo falta que las industrias se robustezcan y prosperen. Solo falta á este cuadro el necesario renacimiento de la agricultura. Védesse entonces á los extranjeros que exploten los minerales que son tambien las entrañas de la madre patria, y sean sus hijos los que labren estos productos que constituyen otro de los más valiosos veneros de la fortuna pública.

Este es el informe que en contestacion al interrogatorio sobre las consecuencias que ha producido la abolicion del derecho diferencial de bandera y medidas que podrian adoptarse para el fo-

mento de la marina y comercio nacional, tiene la honra de someter á la ilustrada consideracion de V. E. la JUNTA PROVINCIAL DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO.

Dios guarde á V. E. muchos años.

Barcelona 25 de febrero de 1879.

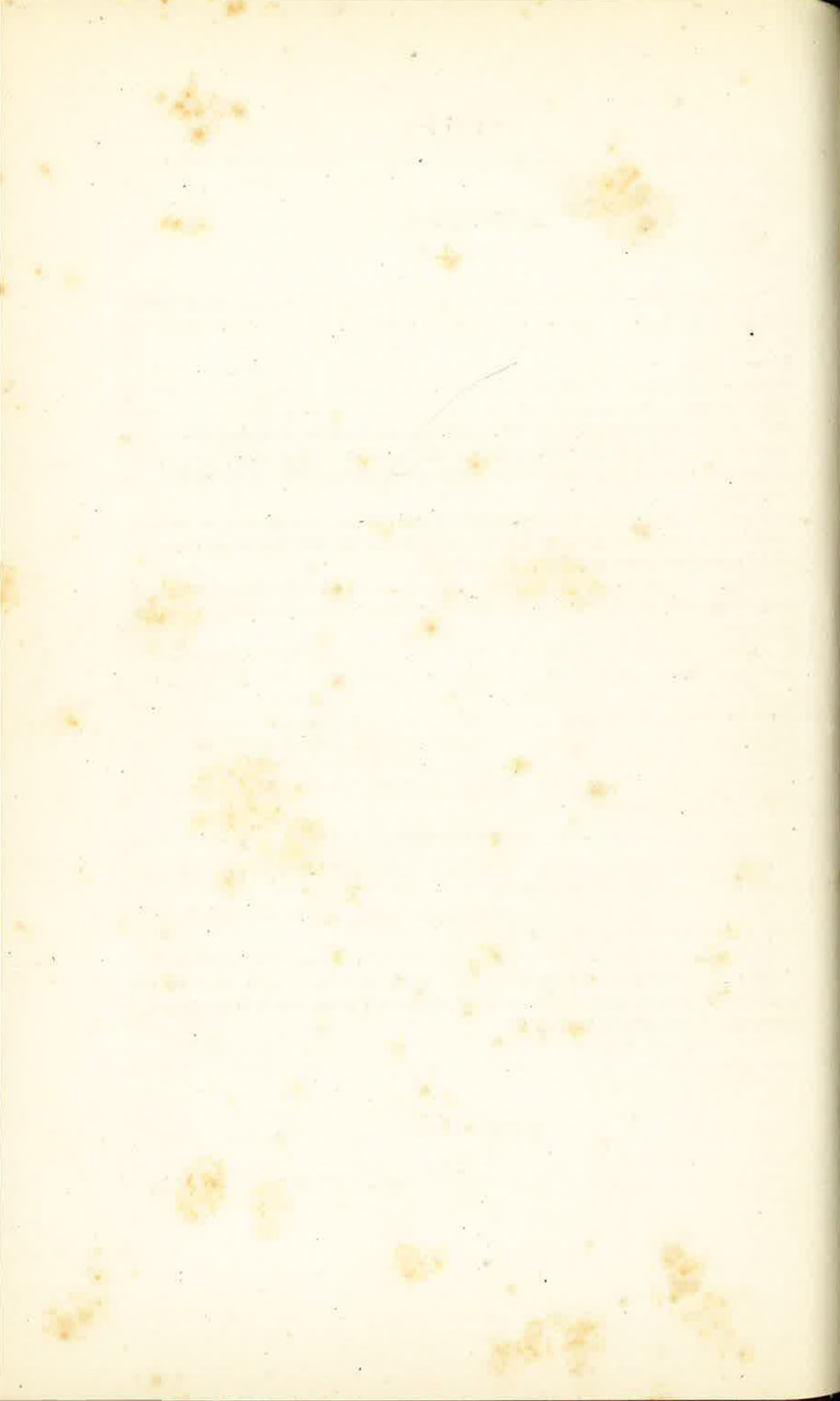
EL CONSEJERO PRESIDENTE,

El Marqués de Palmerola.

EL INGENIERO SECRETARIO,

Manuel Llopi.

Excmo. Sr. Presidente de la Comision Especial Arancelaria.



APÉNDICE N.º 1.

Los Estados Unidos han exportado más que importado, por 304 millones de dollars ó duros el año de 1874; para los que no dan importancia á la balanza comercial, la cifra tiene poco valor; mas adquiérela con el siguiente detalle: Durante este año los Estados Unidos han enviado á Europa 85.461,098 medidas equivalentes á 12'50 litros cada una de maiz; 3.715,474 de avena; 4.207,312 de centeno; 72.404,961 de trigo; además han enviado por 125 millones de francos en harina de trigo; por 225 millones de grasas y jamones; por 55 en carnes de buey frescas y saladas; 90 en manteca; 70 en quesos; 346 en cerdos; 450,000 francos en vinos; y en esas exportaciones de artículos alimenticios, figuran hasta patatas para Irlanda y grullo ó harina de avena para Glasgow.

Hace tan solo dos años que los Estados Unidos se han revelado con su carácter industrial, comercial y agrícola; dos años no más que han descubierto sus miras sobre el resto del mundo, y éste los mira pasmado.

Chicago, al otro lado de la América, sostiene más de 40 compañías de salazon de puerco, produciendo unos 500 cerdos diarios cada una, mantenidas todas por la exportacion para Europa.

Casas de comercio de los Estados Unidos han hecho proposiciones ventajosas al gobierno inglés para aprovisionar de carnes las guarniciones de Gibraltar, Malta, Chipre y otros puntos. Vauderlibet, Presidente de los Ferro-carriles de Nueva York Central y Hudson River, acaba de contratar no ya una cantidad sino una corriente de granos del Oeste para enviarlos á Liverpool, Hamburgo, Amberes y el Havre, donde habrán de ser realizadas las entregas. La empresa de Ferro-carriles, para cumplir con más desahogo el compromiso, arma por su cuenta una flota de 14 steamers de 1,500 á 2,000 toneladas cada uno.

Estos datos hablan con mucha elocuencia en pro de la prosperidad de los Estados Unidos y su fuerza productora agrícola.

Nada hay que decir como á potencia manufacturera, cuando es sabido que hace la competencia á la misma Inglaterra.

Las condiciones ventajosas en que exportan y venden, pueden comprenderse fácilmente con el siguiente caso. En Tarragona, punto de mayor exportacion de los aguardientes, no hace muchos dias, se ha alijado un buque cargado de dicho espíritu, procedente de los Estados Unidos.

APÉNDICE N.º 2.

Como consecuencia de la alza inmotivada en los derechos de los azúcares, ha crecido el contrabando en el año 1877 de una manera considerable. Citaremos algunos hechos.

En 16 de Octubre de 1877 se embarcaron en Málaga, por la Sra. Viuda de D. Frutos Portal, con facturas números 3 y 4, en el vapor español *Isla Cristina*, capitán Menchaca, con destino á Barcelona, 400 sacos conteniendo 23,400 kilos azúcar del país, es decir, declarado como de producción española peninsular, procedente sin duda de las fábricas de Andalucía (porque no hay otras), y que llegado este azúcar al punto de su destino, los señores Administrador é Interventor de esta Aduana, con un celo que les honra, y para cerciorarse que se trataba solo de azúcares del país, practicaron un reconocimiento y se asesoraron de tres de nuestros más inteligentes tratantes en este ramo de producción, resultando de dicho reconocimiento escrupuloso y detenido, que el azúcar en cuestión era de igual clase que el procedente del extranjero y que ellos mismos, en otras ocasiones habían despachado en nuestra Aduana, como de aquella procedencia. Instruido expediente, se ha impuesto al artículo indicado el valor del quintuplo derecho devengado por la Hacienda, tipo medio de la penalidad marcada para estos casos por el art. 225 caso 12 de las vigentes Ordenanzas de Aduanas.

Sobre los inmensos perjuicios, que á la navegación ha venido causando el aumento en los derechos de importación de los azúcares, podemos citar el siguiente ejemplo. El día 15 de Octubre de 1877, entró en este puerto el bergantin español *Ataulfo*, capitán D. Lorenzo Julia, procedente de Cárdenas, con 1,011 cajas conteniendo 192,162 kilos de azúcar, cuyos derechos totales importaban 77,060 pesetas. Este capitán supo en Barcelona que los Legisladores residentes en Madrid habían aprobado el art. 37 de la Ley de Presupuestos, vigentes á la sazón. El aludido capitán D. Lorenzo Julia supo que los Legisladores, sin tener en cuenta que los capitanes habían hecho el cálculo de sus negocios según la legislación arancelaria vigente al hacer la compra del azúcar, que era el arancel anterior á la reforma de 12 Julio del mismo año, y que bajo la garantía de esta Ley habían cargado en el punto de producción, para traer un elemento de riqueza y de vida comercial á su país, infringiendo el principio de derecho de la no retroactividad de la Ley, aprobaron dicho artículo de la Ley de Presupuestos, y por ello, vióse el aludido capitán sorprendido con un nuevo régimen que le arruinaba, y resolvió huir lejos de esta tierra inhospitalaria y llevar su mercancía á otros países, saliendo para el Rio de la Plata el 7 de Noviembre de 1877, sin desembarcar un grano de azúcar.

En términos semejantes y por iguales causas, ha perdido la Hacienda 34,796 pesetas que importan los derechos de las 474 cajas con 86,774 kilos netos de azúcar que se llevó para el Plata el bergantin español *Amable Rosa*, capitán D. Andrés Carrau, quien á la publicación de la nueva Ley de Presupuestos, es decir, el 12 de Julio de 1877, tenía ya á su bordo el mencionado cargamento, hacia días, según consta de las pólizas de embarque de su registro, que había demorado su salida de la Habana por causas ajenas á su voluntad, y que había salido materialmente huyendo hacia las que fueron un día posesiones españolas, emancipadas á causa de disposiciones tan poco acertadas como las que deploramos.

En la Isla de Cuba hay tambien que reprimir el contrabando. La JUNTA, que antes de hacer una afirmacion, se apoya en hechos, recuerda ahora el caso que citaba un periódico de Nueva York, *Las Novedades*, en una carta que le fué remitida. El firmante de la carta decia así: «He visto la siguiente importacion, y sirva de modelo, que hicieron hace algunos meses por el vapor *City of New York* los señores José A. del Rio y su hermano Cándido. La factura original indica cuatro grandes cajas con 256 docenas latas de 1 libra de leche condensada y una caja pequeña con solas 2 docenas; peso bruto, 50,005 libras.—30 tercerolas pescado, 18,600 libras.—13 bocoyes con 1,035 medias latas, 15,350 libras.—Valor total de la factura original, pesos 5,117'88. Aunque los hermanos Rio eran los dueños é importadores, la consignacion vino como sigue: la leche á T. D. Kellogg como manteca de leche con peso de 740 kilos y valor pesos 300; la pescada á D. Zenon Molineaux como tabales en vez de tercerolas, con 3,780 kilos y valor pesos 230; las 60 tercerolas y 40 bocoyes manteca como 100 barriles idem, peso 9,000 kilos y valor pesos 1,100, consignados por mitad á Henry S. Coudrey y Roman Macy, nombres de seres mitológicos todos ellos.

Todo esto es auténtico y yo respondo de ello; ¿por qué no se procede á una investigacion? etc.»

En cuanto al contrabando que se hace en Gibraltar, hasta se ha hablado de ello en el Senado y en el Congreso.

Recientemente, en Agosto de 1878, ha habido un gran contrabando en la Habana. Recordando lo que en aquella fecha relataba el *Diario de la Marina*, citaremos el siguiente caso. Se importaron 4,000 barricas de grasa en la Habana. En realidad era manteca de puerco, pues nadie sabe que en Cuba se gasten grandes cantidades de grasa. El derecho de la manteca es muy superior al de la grasa, y esto indica los miles de pesos que se habrán defraudado en las cuatro mil medias pipas del artículo que se ha despachado como si fuera grasa.

APÉNDICE N.º 3.

LETRA A.—*Los precios corrientes de la madera en el Puerto de Barcelona y en el año 1875 eran los siguientes:*

Roble. —Al por mayor.	10 reales quintal.
Al por menor.	11 » »
Encina.	12 á 14 » »
Olivo.	11 » »

En los astilleros se pagaban las maderas segun su utilidad á los precios siguientes:

Roble.—Quillas.	—14 pulgadas de escuadria en cuadro, 20 á 22 reales palmo lineal (ó 20 centímetros).
Codaste.	—10 id. de id., 16 rs. id. id.
Y pié de roda.—8 id. de id., 12 rs. id. id.	

La longitud mínima de una quilla es de 40 palmos. Las sobrequillas se pagan 2 reales ménos que las quillas de iguales dimensiones.

Algunas piezas, como las busardas de proa, se pagan de 25 á 30 reales quintal detallándolas al por menor.

LETRA B.—

Pino rojo el metro cúbico.

Medios baos.	de 2. ^a especie. . .	770 reales.
	de 3. ^a »	750 »
	de 4. ^a »	710 »
Baos.	de 1. ^a especie. . .	840 »
	de 2. ^a »	790 »
	de 3. ^a »	750 »
	de 4. ^a »	710 »
Baos de la cubierta alta.	de 2. ^a especie. . .	790 »
	de 3. ^a »	750 »
	de 4. ^a »	710 »
	de 5. ^a »	700 »
Tosas cuadradas de primera clase.		610 »
Tablones de cubierta de 6 á 14 centímetros de grueso.		770 »
Tablas del primer largo de 2 1/2 á 5 centímetros de grueso.		580 »
Tablas del segundo largo de 2 1/2 á 5 centímetros de grueso.		550 »

Pino blanco del Norte de Europa (el metro cúbico).

Tosas del primer largo.	312 reales.
Idem idem de 2 1/2 á 7 1/2 centímetros de grueso.	350 »

4
78
81

Roble y olmo (el codo cúbico de Búrgos).

1. ^a especie.	165 reales.	
2. ^a id.	161	»
3. ^a id.	157	»
4. ^a id.	153	»
5. ^a id.	140	»
6. ^a id.	127	»
7. ^a id.	114	»

Pino tea (el codo cúbico de Búrgos).

En madres.	85 reales.	
En tablones.	90	»
Tabloncillos para abarrotos. . . .	64	»

Pino blanco (el codo cúbico de Búrgos).

En madres.	60 reales.	
En tablones.	64	»
En tabloncillos para abarrotos. . .	44	»

Las piezas de quilla, codaste y madre de timon de 1.^a y 2.^a especie obtuvieron una prima de 15 por 100 sobre el precio de las referidas especies. Las curvas de roble y olmo correspondientes á la 1.^a y 2.^a especie de dichas tarifas obtuvieron así mismo una prima de 40 por 100 sobre su precio, y las de 3.^a y 4.^a especie otra de 40 por 100 sobre los suyos.

Alguna de las piezas de pino de figura destinadas para baos y medios baos, se pagan á 83'90 reales, y las de pino rojo de Riga, de superior calidad, destinadas á arboladuras se pagaban en 1864 en la Carraca y Ferrol á 10,454 reales el codo cúbico, y en Cartagena las de 26 pulgadas para perchas á 10,819 reales.

Calcúlese lo que se sacaría de estas piezas si se destinaban á carbon.

APÉNDICE N.º 4.

MOVIMIENTO DEL PUERTO DE BARCELONA.

DESCARGA.

*Estado general de los kilógramos descargados en el Puerto de Barcelona
en los años que se expresan:*

Años.	Descarga en pabellon nacional. Kilos.	Descarga en pabellon extranjero. Kilos.	Descarga total en Kilos.
1869. . .	62.560,685. . .	66.984,409. . .	129.545,094
1870. . .	82.001,980. . .	162.143,612. . .	244.145,592
1871. . .	128.198,665. . .	247.868,418. . .	376.067,083
1872. . .	108.702,537. . .	223.705,270. . .	332.407,807
1873. . .	113.979,788. . .	164.205,288. . .	278.185,076
1874. . .	137.376,177. . .	237.100,711. . .	374.476,888
1875. . .	137.876,899. . .	279.267,331. . .	417.144,230
1876. . .	139.622,314. . .	351.338,816. . .	490.961,130
1877. . .	132.789,118. . .	432.811,757. . .	565.600,875
1878 . .	116.787,910. . .	366.225,461. . .	483.013,371
TOTALES.	1,159.896,073. . .	2,531.651,073. . .	3,691.547,146

APÉNDICE N.º 5.

Para probar el concepto en que tenían los extranjeros á los capitanes españoles, citaba varios hechos el capitán de buque mercante D. Gabriel Plá, que acudió á la informacion; decia así: «En 1860 y en Nueva Orleans, cargando algodón, que no cabía en la bodega, y creyendo que era arriesgado por ser en invierno y mucha la cantidad de mercancías (100 y pico de balas en la bodega y 80 en la cubierta), resolví asegurar el que iba en cubierta únicamente y verifiqué el seguro al tipo de 1 1/2 por 100 de Nueva Orleans á Salou, puerto de la costa de Cataluña, cuando en aquel entonces exigían el 2 por 100 á los buques norte-americanos de Nueva Orleans a Nueva York, llevándolo estos bajo cubierta. Hoy día cobran á los buques españoles, por seguro de mar, desde los puertos de Pernambuco y Bahía al Rio de la Plata 1 1/2 por 100, mientras que á los demás buques de diversas naciones, que frecuentan los mismos puertos del Imperio, les cobran 3/4 y hasta el 1 por 100 de más, en iguales circunstancias. Además, segun noticias particulares, en Inglaterra, el premio del seguro, tratándose de buque español, era tambien menor que el de un buque inglés y de todas las demás naciones, hasta que llegó el día en que un armador inglés, estableció una línea de vapores con bandera española, desde cuya época cesó aquella ventaja.» Citó además varios casos que denotan una pericia y un cuidado en el trasporte que llamó la atencion de los extranjeros; hasta el punto de que habiendo sobrevenido un temporal en una bahía donde se hallaba refugiada una escuadra de guerra inglesa y un pequeño bergantin español, pasada la borrasca díjole el almirante inglés al capitán español: «No temia por vuestro buque, pues vosotros, los españoles salís con facilidad de todos los peligros de la mar, temia por mi escuadra; *la suerte de ustedes es que son españoles y catalanes*».

El Sr. Amengual leyó un oficio, que con fecha de Noviembre de 1878 pasó el comandante de la estacion naval española en el Rio de la Plata á un capitán español del buque Dorotea, en el que se hace el mas cumplido elogio de la marina española pero es mas contundente el dato citado por el Sr. Plá.

Fué fletado en la Habana el bergantin *Frasquito* para ir á la Isla de Providencia á buscar un cargamento de azúcar, de un buque náufrago; como era natural, procediendo aquel cargamento de un buque náufrago, debia estar en mal estado y al tomar el cargamento el capitán firmó una declaracion diciéndo que no respondia de llevar la carga en buen estado por cuanto, los envases estaban todos destrozados, lo cual verdaderamente le salvaba de responsabilidad; fué el buque á Marsella, donde se encontraba el naviero y á donde llegó con gran parte del azúcar esparramado por la bodega; sin embargo, como el número de bultos continuaba siendo el mismo, el receptor los contó y ya se daba por satisfecho, cuando el capitán fué á avisarle de que tenia en la bodega un gran número de quintales de azúcar; á lo cual contestó el receptor, diciéndole: «esto solo acontece con los españoles; si hubiesen sido de otras naciones no hubieran puesto en mi conocimiento que todavía les quedaba azúcar á bordo.»

La Junta tenia el convencimiento de que era muy alta la estima en que tienen los extranjeros á nuestros marinos. En la memoria comercial del cónsul español en

Nueva Orleans, de 1.º Noviembre 1878, se lee lo siguiente: «En un 80 por 100 se calcula la exportacion anual de azúcar que procedente de Cuba se expende en esta Nacion y lástima grande es en verdad, que la Legislacion fiscal de este país siga oponiendo obstáculos indirectos á nuestra navegacion (el 10 por 100 de recargo) para que esta no pueda utilizar aquel importante tráfico, el cual se lleva á cabo esclusivamente en buques de esta nacion, viéndose con gran dolor del comercio eliminados los nuestros, cuyos capitanes gozan aquí de justa fama, por su honradez y solícito cuidado durante la navegacion, debiendo tenerse en cuenta, que las compañías de seguros marítimos en Inglaterra y este país, cobran siempre el medio por 100 menos á los barcos españoles, cuando están clasificados, que á los de otra nacion cualquiera.

Esto y otros datos corroboran el aserto de la Junta informante.

APÉNDICE N.º 6.

Datos citados por el Sr. Curós, capitan de buque mercante, en comprobacion de que los marinos no deben entrar dentro las leyes generales.

Perjuicios que con ello se les irrogan.

Ejemplo:

Dice el Sr. Curós: «En el año 1876 salí de Barcelona con el mando de mi buque, con destino al Rio de la Plata, legalmente despachado, habiendo exhibido mi cédula personal y la de todos los tripulantes. Durante mi viaje, el Gobierno, por acuerdo de las Córtes, resolvió variar la forma de las cédulas personales, y expedidas estas por toda la Península, parece que hubo un gran número de nuestros compatriotas que no se dieron mucha prisa en cambiarlas; el Gobierno dió aun dos y tres meses de próroga para que todo español cumpliera con lo dispuesto, y luego de esta próroga, mandó pagarán la multa los que necesitaran cédula y no la hubieran comprado a su tiempo. El que informa, y demás marinos que estábamos á dos mil leguas de distancia, cuando se dió esta orden, es natural que no podíamos cumplirla; apesar de todo á nuestra llegada tuvimos que pagar la multa.»

Otro importante caso citaba el Sr. Curós, antiguo capitan de buque mercante de la costa catalana.

Decia así: «Poca diferencia en la misma época, un buque de la inscripcion marítima de esta capital, llegó á Cádiz con un valioso cargamento de cueros, procedente del Rio de la Plata; su entendido capitan, despues de haber cumplido con las primeras formalidades, pasó ante el Sr. Juez de primera instancia para extender protesta de averías, conforme previene el Código de Comercio, antes de las 24 horas de su llegada. El Sr. Juez, antes de tomar la declaracion al capitan, le pidió la cédula personal, y el capitan le contestó: Sr. Juez, como mi cédula personal ha caducado, pues data del año pasado, le traigo á su señoría la patente real de mi nave, mi nombramiento de piloto de todos mares y el Rol del buque, que identifican mi persona y la de todos los tripulantes».

Le contestó el Sr. Juez: «Sí, señor capitan, todos estos documentos son muy buenos, pero á mí la Ley no me habla de ellos, y no formulo ni extendiendo ningun documento sin la presentacion de la cédula personal.»

¡Cuántos perjuicios y demora por haber dado extricto cumplimiento á la Ley!

Otro caso.

«Un gran número de hombres de mar viven en las poblaciones del litoral del Este de Barcelona, y como es natural, reciben las cédulas personales en sus respectivas lo-

calidades. El Sr. Administrador Económico de esta capital, ha observado que en dichas poblaciones no se expide el número de cédulas personales respectivas al número de habitantes que cada una de ellas cuenta; y apremia á los señores Alcaldes para que pasen á domicilio dichos documentos; y á mí me consta que se pasó una consulta á dicho Administrador, en la cual se le decía, que en la población tal (marítima) la mayoría de sus habitantes eran marinos y que la tercera parte de estos estaban de continuo ausentes, y que si quería se procediese al reparto de las personales, les dijera quién debía quedar responsable de dicho documento; y que mayormente siendo personal, se incurriría en que muchas veces se entregaria á las familias de los ausentes un documento personal de los individuos de su familia, que quizás en aquellos momentos habria alguno de ellos que estaria gozando de mejor vida, á cuya consulta nada ha contestado dicho señor Administrador.»

APÉNDICE N.º 7.

Decía un señor Diputado:

«La nacion que hace los trasportes en barcos suyos, desde luego puede considerarse su importacion disminuida en un 10 por 100, que es lo que precisamente vienen á importar los fletes, así como la exportacion aumentada en una cantidad igual. Esto es lo que sucede en Inglaterra, y esta es quizás una de las causas, porque no obstante de aparecer constantemente en las Balanzas inglesas un exceso de importacion sobre la exportacion, se nota que la Inglaterra tiene constantemente los cambios fuertes en todas las naciones.»

Sobre la construccion de buques hacia observar el Sr. Bosch y Labrús, que nuestro país está en muy buenas condiciones para desarrollar esta industria, y añadía: «el dia que se construyan carreteras y caminos de hierro, que faltan, ha de encontrarse suficiente madera, y como hoy se construyen quizás más buques de hierro que de madera, en punto á hierros nadie puede negar que España es una de las primeras naciones, es la primera nacion de Europa, y en carbon de piedra si no es la primera, es muy superior á Francia.

»La industria metalúrgica, la construccion de maquinaria, están muy atrasadas en nuestros dias, por encontrarse bajo la accion del libre-cambio, tanto que paga grandes derechos la introduccion del hierro en barra y el hierro elaborado apenas paga el 1 por 100, el 1 1/2 ó el 2 en la grande industria, y el 6 1/2 por 100 en la pequeña industria.

»Y para fomentar mejor la construccion de barcos, hay todavía otra medida que no sé si se les ha ocurrido jamás á nuestros gobernantes. Esa medida consiste en que se construyan en España todos los barcos de guerra, cuesten lo que cuesten. Aquello que paga el Estado no es cuestion de que cueste un 20, un 30 ó un 40 por 100 más ó ménos; es mucho más beneficioso que el Estado gaste más de lo que ha de gastar en el extranjero, pero que lo gaste en España, que no que lo gaste en el extranjero, aunque cueste un 40 por 100 menos, porque este 40 por 100 queda en nuestra España. Y no entiendo como el Gobierno pueda gastar en el extranjero aquello que es producto de las contribuciones de los españoles.»

Y sobre la cuestion colonial, decía el Sr. Bosch: «Es una cuestion que debe transigirse procurando que los tres millones de arrobas de azúcar que España consume, que así como hoy vienen en gran cantidad refinados del extranjero, vengan todos de nuestras colonias y se consuman en España. Es menester transigir aquella cuestion, procurando además de esto que puedan establecerse refinerías en España, creando una especie de primas que sean una devolucion de los derechos que haya satisfecho á su entrada en España, para todos los azúcares que salgan refinados de nuestro país»; y terminaba con una frase acertadísima: «El cabotage entre España y las Antillas dará más fuerza á España que un ejército de 100,000 hombres que se sostenga allí constantemente.»

Sobre los esfuerzos que hicieron los proteccionistas en pro de la marina, recordaba el Sr. Bosch, que cuando en Junio de 1877 el Ministro de Ultramar presentó un proyecto de reforma arancelaria para Puerto Rico, del cual resultaba que entre el impuesto á los productos españoles y los extranjeros que se hubiesen mandado á aque-

lla Isla hubiera existido solo una diferencia de 7 1/2 por 100, lo cual era acabar por completo con el pequeño consumo que nos hace Puerto Rico de productos manufacturados y de harinas, el grupo proteccionista (y podria haber añadido los esfuerzos de los navieros catalanes) consiguieron que el Ministro de Ultramar retirara aquel proyecto.

Nuestro sistema tributario, ofendiendo á *todos* los ramos de la produccion, ha de ofender tambien á la marina. A este propósito hacia notar el diputado á que hacemos referencia que produciendo los impuestos indirectos mucho menos de lo que debieran por la falta de riqueza, los recursos ó los gravámenes recaen todos sobre la tributacion directa y es menester tener en cuenta que la tributacion directa afecta al comercio, á la industria, á la agricultura, afecta el trabajo, así como la tributacion indirecta afecta únicamente al consumo, á la comodidad, al lujo.

«Todas las grandes naciones recaudan mucho, muchísimo más, por medios indirectos que por tributacion directa. Los Estados-Unidos recandan 174.000,000 de duros por Aduana. Inglaterra, esta nacion que se llama libre-cambista recauda 600.000,000.

Solo dos naciones hay en Europa donde se recauda más por tributacion directa que por tributacion indirecta; estas dos naciones son ¡la Servia, la pobre Servia, y España, la desgraciada España!

APÉNDICE N.º 8.

NECESIDAD DE TENER TRIBUNALES Y FUEROS ESPECIALES LOS MARINOS.

Decía el Sr. Presidente del Centro Naval en su informe «Las matrículas de mar puede decirse que eran la vida de la marina mercante y como consecuencia de la militar.»

Dicha institucion, que tenia un régimen semi-militar, además de dar un personal perenne y fijo que dotaba á los buques de ambas marinas, era al mismo tiempo una defensa para el litoral de la patria.

Los matriculados con sus gremios particulares, con sus gremios locales, constituyen por decirlo así un verdadero ejército permanente, que era la defensa del litoral, defensa que hoy día tampoco tiene el Estado.

Tambien recordaba á la Junta el Sr. Curós, que ántes de 1869 la Marina tenia sus Tribunales, sus fueros y privilegios y todos los hombres de mar estaban bajo la salvaguardia de las Ordenanzas de matrícula y de la armada.

«Las matrículas, —(Informe del Sr. Curós)—facilitaban á la marina mercante un personal honrado, inteligente, laborioso y disciplinado, porque no podia ingresarse en ellas sin la prévia justificacion de estas circunstancias y hoy, libre la profesion, tripulan los buques gente de toda clase sin hábitos de obediencia y de trabajo.»

«Suprimidas las matrículas de mar, son llamados al servicio de las armas todos los jóvenes marinos de 15 á 35 años, sin distincion, por la deslumbradora teoría de que todos los españoles somos iguales y todos debemos acudir al servicio de las armas y decia:—Señores yo creo que la patria queda bastante bien servida del modo que la servimos los marinos.»

Citaba además casos en que se seguian grandes perjuicios á los marinos, por aplicacion de leyes, que no debieran comprenderles, como son las relativas al impuesto de cédulas, que no siendo válidas de un año para otro, perjudican al marino, que á veces está ausente de su patria más de un año y de dos y no puede renovar los documentos que acreditan su personalidad, siendo así que solo debieran acreditarla, su nombramiento al piloto y la cédula de inscripcion al marinero.

APÉNDICE N.º 9.

GASTOS DE LAS MARINAS EXTRANJERAS COMPARADAS CON LAS NACIONALES.

Segun datos suministrados por el informante Sr. Ricart Giralt, hé aquí los gastos de algunas marinas:

Marinas noruega y sueca.

Para un buque de 400 toneladas hay una tripulacion de:

Capitan. . .	Ganando 110 pesetas y el 5 por 100 capa del flete total.
Piloto.. . .	» 85 »
Cocinero. . .	» 66 »
Carpintero. .	» 82 »
4 marineros	» 264 » (66 pesetas cada uno.)

Las marinas rusa y dinamarquesa pueden considerarse en iguales condiciones.

La manutencion es mucho más cara que la de las tripulaciones españolas, pues sale á 2 pesetas por persona y dia.

Marina alemana.

Capitan.	Ganando 112 pesetas y el 3 por 100 sobre flete bruto.
Piloto..	» 125 »
Contraestre. . .	» 87'5 »
Carpintero. . . .	» 87'5 »
Cocinero.	» 97'5 »
2 marineros á 62'5.	» 125 »
2 mozos á 45. . . .	» 90 »
1 jóven.	» 90 »
1 page.	» 20 »

La manutencion sale á 1'75 peseta por persona y dia.

Marina italiana.

Capitan.	Ganando 200 pesetas.
Piloto.	» 120 »
Contraestre. . .	» 90 »
Cocinero.	» 80 »
3 marineros á 60..	» 180 »
3 mozos á 40. . .	» 120 »
2 muchachos á 20.	» 40 »

El gasto de manutencion es de 1 peseta por persona y dia.
La marina griega es lo mismo que la italiana.

Marina española.

Capitan.	Con 250	pesetas.
Piloto.	» 150	»
Contramaestre.	» 120	»
Carpintero.	» 75	»
Cocinero.	» 85	»
3 compañeros á 65. . .	» 195	»
2 mozos á 55.	» 110	»
1 page.	» 35	»

El gasto de la manutencion puede calcularse á 1'50 pesetas por dia y por hombre.

De los anteriores estados resulta, que para un viaje de 6 meses:

Un buque noruego, sueco, ruso ó dinamarqués, lleva un gasto de salarios 3,642 pesetas y comision del capitan. Manutencion, 2,880 pesetas. Total, 6,522, pesetas, más la comision del capitan.

Un buque aleman lleva de gastos: Salarios, 4,647 pesetas. Manutencion, 3,465. Total, 8,112 pesetas, más la comision del capitan.

Un buque italiano ó griego lleva de gastos: Salarios, 4,980 pesetas. Manutención, 2,340 pesetas. Total, 7,320 pesetas.

Un buque español lleva de gasto: Salarios, 4,950 pesetas. Manutencion, 2,970 pesetas. Total, 7,920 pesetas.

Esto nos demuestra que no hay diferencia notable entre los gastos de nuestra marina y los de las marinas extranjeras.

En vez de discutir como hacen algunos, si será mejor dar de comer, para mayor economía, tal ó cual cosa, ó si será mejor señalar á la gente una dieta fija, procúrese quitar lo que hace cara á nuestra marina, y son los crecidos derechos que paga en todos conceptos y trabas que encuentra á cada paso ante su proa.

Los navieros siempre saldrán mucho mejor servidos teniendo contentas á las tripulaciones, además que la diferencia que va en dar una buena y sana manutencion, á darla defectuosa, no es para perder á ninguna expedicion marítima.»

APÉNDICE N.º 10.

GABELAS Y TRIBUTOS QUE PESAN SOBRE LA MARINA.

Primera parte.

La Marina Española está gravada é impuesta más que otra cualquiera de cuantas por el mundo navegan.

Un señor informante (1) recordaba en su informe, que sobre la marina española pesan el subsidio industrial y de comercio y recargos del mismo; los derechos de carga y pasajeros, de timbres y papel sellado y recargo de guerra, impuesto de descarga y desembarque de pasajeros, obras de puerto, derechos consulares, toda clase de impuestos de guerra, en la península y Ultramar, papel sellado y en caso de venta ó trasmision del buque, pago de los derechos reales y trasmision de bienes, derechos de cuarentena, lazaretos, espurgos, fumigaciones, ventileos, guardas sùcios y limpios, visita facultativa, derechos de tonelaje en nuestras provincias de Ultramar, papel sellado en la documentacion de Aduanas, tales como aperturas de registro, solicitud de despacho y otras que fuera imposible recordar. Añadia el señor informante, que hay pocos buques que no estén gravados en un 5 por 100 de su capital. Considerado un buque de un tipo medio de 350 toneladas de cabida y de 300 líquidas para carga, utilizable solamente durante los 20 años que por lo comun tienen de vida nuestros buques, en buen estado marineró para navegacion trasatlántica y que carga unas 600 pipas ó bien 5.000 quintales de peso muerto.

Por diez viajes á la Isla de Cuba al flete de 6 duros pipa (hoy lo más se cobrarán 4 y medio) 3.600 duros. Diez viajes retorno, á 1 y medio duros cada caja azúcar, de las 1,000 cajas que puede traer, 15.000 duros.

Por diez viajes al Plata á 7 y medio duros flete (hoy 6 duros) por pipa, de las 600 que carga, 45.000 duros. Por diez viajes del Plata á Cuba con 4000 quintales de tasajo, á 1 1/4 duros quintal 50.000 duros. Por diez viajes retorno con 2.760 quintales algodón á 1 y medio duros, (hoy 18 reales quintal), 33,120 duros. Resultado de la venta del buque para desguaze, 2,000. Total ganado por el buque en 20 años, 181,120.

Gastos.—Consideremos que á un capital de duros 24,000 por lo ménos, empleado en el buque, le corresponden una porcion de mermas y trabas, como á ninguna otra clase de propiedad. Supongamos que en este transcurso de tiempo, el buque ha necesitado 4 forros y carenas lijeras á 1,000 duros una.—4,000.—Por una carena de firme, 6.000.—Gastos naturales del buque en movimiento, como salarios, panática, habilitacion, fresco, practicages, entradas y salidas de puerto, despachos, comisiones, correajes, seguros, gratificaciones para activar engorrosos trámites, etc., á razon de 510 duros mensuales en 20 años, 122,400 duros. (*)

Veamos ahora que proteccion le dispensa el Estado.

Por 4 trasposos, término medio, papel sellado, salarios, permisos, despachos, derechos, etc., etc., 1,200 duros.

(1) El Sr. Estasén (D. Pedro).

(*) Ahora hay que añadir, 20 inspecciones á 8 duros 160 duros.

50
20
40
18
22
229

„ Uno por 100 á la Hacienda en cada traspaso, 960 duros. Subsidio en 20 años con recargos, impuestos extraordinarios, etc., 2,100.

„ Derechos de carga sobre 600 pipas en 20 viajes, á 2 pesetas los 1,000 kilos, 2,550 duros.

„ Derechos de descarga y obras de puerto, á 4 y media pesetas los 1,000 kilos, 3,122 duros.

„ Idem en la Habana á 1 y 30 centavos duros por tonelada, en diez viajes, 4,550.

„ Idem consulares en 10 viajes, legalizaciones, notas, etc., 3,000 duros. Idem de cuarentena y lazaretos lo menos en 5 viajes, 3,727 duros. Cuya proteccion se traduce por 21,209 duros, durante los 20 años ó lo que es lo mismo, el 4 y 1/2 por 100 del capital cada año. Pero como hemos calculado los impuestos muy por lo bajo y siempre hay de imprevistos que no pueden consignarse y los fletes son mucho menores de los que venimos mencionando, puede calcularse por término medio á un 5 por 100: por manera que con un capital de 24,000 duros, el Estado ha lucrado casi otro tanto y en cambio, el naviero ha estado trabajando por espacio de veinte años, y ha empleado este capital, que con sus intereses legales al 6 por 100, en cualquiera otra industria, le hubieran producido 53,000 duros, y obtiene por toda recompensa, el poder recobrar solo la insignificante cantidad de 4,500 duros, ó lo que es lo mismo, ha perdido el 99 y 15 céntimos por 100 del capital y los intereses á que tenia derecho por su industria.

Sobre nuestro servicio Consular, pesan quejas repetidas y continuas: El informante Sr. Estasén citó un caso en que el Presidente del Tribunal de comercio de Malta, en cierta ocasion, se mostró más favorable á los intereses de España que el mismo Cónsul español, quien en nada protegió á los naufragos españoles: é hizo mencion del clamoreo de la prensa, quejándose de que los cónsules se convertian en verdaderos negociantes y querian ser consignatarios forzosos en muchas expediciones, corredores obligados en los contratos y finalmente, con el prestigio y autoridad que les dá su cargo, monopolizan muchos negocios, en descrédito de la clase y en perjuicio del Gobierno; y finalmente citaba el informante un caso que comentó mucho la prensa, de cierto señor vice-consul español que ignoraba las disposiciones arancelarias de España, dictadas próximamente con un año de fecha.

Segunda parte.

Muchos son los tributos especiales que sobre nuestra marina pesan, y no solo son gravosos por su índole tributaria, sinó por la forma con que á veces suelen imponerse.

Como muy gravoso para nuestra marina citaba el Sr. Amengual, naviero, la manera de imponer ciertos tributos. Decía así en su informe del día 20 de Enero de 1879.

«¿Por qué ha de pagar más impuesto el buque que viene de América, que el que viene por ejemplo de Rusia? Un buque viene con madera de los Estados-Unidos, digamos de Savannah, de Charleston, de Nueva-York, y paga por impuesto de descarga en Barcelona 18 reales de vellón por tonelada, 10 reales para el Gobierno y 8 para obras del Puerto, total 18: pues el buque que viene con madera procedente de Rusia, paga únicamente 13 reales de vellón. ¿Por qué esta diferencia? Si se considera en razon á la distancia que atraviesa, la de Rusia es quizás más lejana que la de los Estados-Unidos, porque las navegaciones ordinarias de los Estados-Unidos con madera son de 40 á 50 dias, y las de Rusia de 50 á 60.»

Además citaba el caso siguiente: «Los géneros que vienen de América ó de Ocea-

nía á los puntos de depósito, como Marsella, Liverpool, Amberes, etc., pagan desde estos puntos á España 13 reales de vellón por el impuesto de descarga y cuando estos mismos géneros vienen directamente de los puntos productores, pagan 18 reales.

Esta irregularidad en los impuestos produce grandes perjuicios, por ejemplo: de Buenos Aires se transportan cueros á Marsella, por medio de las grandes líneas de vapores subvencionadas, que trasportan á fletes baratísimos y desde los citados puntos de depósito son conducidos los cueros á España, resultando con tal rodeo combinado un flete, tan barato, como viniendo en nuestros buques directamente del punto productor y despues de hacerlos llegar de esta conformidad, aprovechando principalmente las líneas de vapores extranjeras subvencionadas, acontece todavía que en las Aduanas del Reino, por nuestras equivocadas Leyes, están mas favorecidas las procedencias de depósito, que las de punto directo de produccion.

En la propia sesion citó un dato muy curioso el Sr. Amengual.

El impuesto de navegacion, en la Isla de Cuba, está señalado únicamente para la totalidad de las toneladas de Registro que lleva el buque, señaladas en su rol y como nada espresa el Arancel sobre las cargas parciales, si un buque va allí medio cargado, sin consideracion, se le hace pagar por todo su tonelaje, como si realmente fuera completamente cargado, Al vapor Castilla se le ofreció un flete de Nueva Orleans á la Habana, por valor de 400 ó 500 duros, embarcando algunas parejas de caballos y jaulas de gallinas, y le exigieron 1.600 duros de derechos, porque el vapor tiene mil y pico de toneladas de registro y el derecho de navegacion es de un duro á treinta céntimos por tonelada.

APÉNDICE N.º 11.

IMPORTACION DE CEREALES EXTRANJEROS.

Desde 1.º de Julio de 1878 á Enero de 1879, desembarcaron en Barcelona 5.012,633 kilos trigo procedentes de Italia, 17.925,424 kilos del mar Negro, y 8.897,248 de los Estados Unidos; 160,902 kilos habas de Italia, 477,134 de Smyrna y 1.234,576 de Turquía; 106,756 kilos habichuelas de Francia, y finalmente, 293,913 kilos maiz de Francia, 1.863,446 de Turquía, y 1.588.988 de los Estados Unidos.

Súmense á estos guarismos unos nueve millones más de kilos de diversos cereales y distintas procedencias, desembarcados tambien durante el mismo período, por buques cuya liquidacion no se halla todavía ultimada; agréguese lo que se está introduciendo en estos mismos momentos, y se comprenderá que estas cuantiosísimas importaciones equivalen á un número considerable de valores y á una importantísima corriente metálica distraida de su cauce natural, que es el mercado español, y regalada á Levante, á Prusia ó á los Estados Unidos», etc.—(Exposicion elevada al Excelentísimo Sr. Presidente del Consejo de Ministros por la Junta Directiva del Fomento de la Produccion Nacional.)

APÉNDICE N.º 12.

PERJUICIOS QUE NOS OCASIONARIA EL RESTABLECIMIENTO DE LOS DERECHOS DIFERENCIALES.

Un señor naviero, D. Pablo M.^a Tintorer, señalaba los peligros que pudiera ocasionar el restablecimiento, en absoluto, de los derechos diferenciales de bandera y de procedencia. Hé aquí el informe del Sr. Tintorer en lo relativo á esta cuestion:

«El estado en que se encuentra la marina no se debe solo á la supresion del derecho diferencial; se debe al cambio que se ha experimentado de algunos años á esta parte á consecuencia de los progresos que se han hecho en la navegacion, puesto que la navegacion de vapor va sustituyendo á la de vela. En el tráfico entre España y particularmente entre Barcelona y nuestras Antillas y en especial con la Isla de Cuba, no ha habido cambio de legislacion desde no sé cuantos años. Lo que es en el año 1869 no se cambió en nada la legislacion para nuestras Antillas.

Difiero de la opinion de restablecer el derecho diferencial despues de haber pedido que no se alterase.

Si pidiésemos el restablecimiento de este derecho diferencial de bandera, creo que correríamos el riesgo de que las otras naciones lo hicieran con nosotros.

He oido hablar aquí de ciertas Repúblicas de America, de las Repúblicas de Buenos Aires. Hemos de mirar cuál es la legislacion que tienen aquellas Repúblicas para la propiedad, tripulacion y abanderamiento de sus buques; en esas Repúblicas de Buenos Aires los extranjeros pueden ser propietarios de buques, pueden los extranjeros tripular los buques; no hay más sino que para la entrada tienen fijado un derecho de 15 por 100.

En la República de Nueva Granada pueden ser tripulados los buques por extranjeros, puede ser propiedad un buque de un extranjero; y el derecho que gozan para ser abanderados no sé cual es la medida que tiene, pero sé que equivale á 5 francos por cada 10 toneladas de peso.

Hasta respecto del comercio que hace como los ratones que buscan todos los escondrijos, respecto del comercio si se hiciese algun tratado con alguna de esas repúblicas que se creen débiles, que no tienen marina, á los pocos dias contarian ya con una buena marina así como ahora hay marinos, y ha habido en Bilbao que tenía doble cantidad ó á lo menos la mitad mas de buques que Barcelona, y en ellos habia 5/8 partes que pertenecian á capitalistas extranjeros; lo mismo sucederia hoy si hubiese la represalia necesaria por parte de las otras naciones; nos encontraríamos que la bandera española no podria ir á aquellos países.

Al hablar de las procedencias, el argumento de que hacia mas uso el Sr. Lopo Gisbert, persona muy entendida, era el siguiente: me decia: «mire V., antes, cuando los legisladores sabian que legislaban en beneficio únicamente de la bandera española, esta tenia mas beneficio; ahora me dicen VV. que cada dia va en aumento la marina

extranjera; ¿á quién hacemos este beneficio? ¿lo hacemos á la española ó á la extranjera?»

Pedia el Sr. Tintorer que, á manera de subvencion, se destinaran 180,000 duros á rebajar los derechos de tonelaje que pagan los buques procedentes de España en la Habana, lo cual seria un beneficio enteramente directo y único para los españoles.

Tambien decia el Sr. Tintorer: «La navegacion catalana, de las 100 partes me figuro que las 60 van directamente de aquí á la Isla de Cuba y las 40 ó quizas la mitad á Buenos Aires, y solo algunos, ahora no recuerdo el número, pero me parece que ayer se dijo que era de 75 el número de buques que habian ido al Brasil.

Si se restableciese el derecho diferencial estos buques no hubieran podido ir al Brasil; si se pensase en el derecho diferencial de terceras banderas tampoco podrian ir al Brasil, porque estos buques serian españoles y no vendrian á España sino que irian á una tercera bandera.

APÉNDICE N.º 13 Y ÚLTIMO.

En este último Apéndice se hacen constar en forma de notas algunos asertos y comprobantes en corroboracion de cuanto se ha dicho en el Informe que presenta la JUNTA DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO.

«El problema de la Marina en general puede plantearse diciendo que es una institucion necesaria para las nacionalidades; en el estado actual de la vida mercantil la marina es un elemento de primera necesidad.

Los ferro-carriles podrán hacerle la competencia como medio de trasporte, en determinadas regiones de la tierra, pero en el tráfico entre las Islas, Archipiélagos y continentes separados por mares, como por ejemplo entre Europa y América, son imposibles los ferro-carriles.»

«Que todas las nacionalidades tienen empeño en conservar su marina, á toda costa, nos lo está demostrando la Inglaterra, que teniendo una Marina exhuberante, trata de apoderarse de todos los mercados, extiende su poderío ilimitadamente, para ser dueña y árbitra de los mares, para dar trabajo á sus innumerables marinos, á sus talleres de construccion y para dar finalmente movimiento á sus buques.»

«En un discurso pronunciado en el Instituto Real de Lóndres, Mr. Brassey hace notar, que el régimen colonial actual de Inglaterra, sino mejora, puede dar al traste hasta con la nacionalidad inglesa y esplica con muchísimo empeño, que á pesar de la inmensa marina inglesa, tan crecida, que las solas colonias cuentan mayor número de toneladas que Francia y Alemania unidas, hoy se necesita dar estímulo á esta marina. ¿Qué sucederá en España donde no tenemos una quinta parte, no ya de la misma Gran Bretaña, sino de la que corresponde á sus colonias?»

(Fragmentos del informe oral del Sr. Estasén.)

Despues de hablar de las condiciones especiales marítimas de la nacion Alemana y de la nacion Inglesa, dice el Sr. Estasén: «El problema de la Marina no se resuelve por el número de leguas de costa, por los hábitos marítimos que tengan las diversas nacionalidades, sino que se resuelve bajo un punto de vista nacional. En todos los Estados de la tierra que tengan condiciones marítimas, los gobiernos dicen, ó deben decir, á toda costa hemos de tener marina, y es más, la primacia en el Gobierno y régimen marítimo. Yo creo que este criterio conviene tenerlo presente y ha de servir de norma á los Legisladores que han de resolver el problema »

Las noticias que se tienen de los talleres de construccion naval, nos dicen que el tipo que se exige á los constructores, no es el tipo máximo en los buques, sino el tipo medio y hasta el mínimo. Es decir, que hay mayor demanda de buques pequeños y medianos, que de grandes, y recordaba á este propósito el Sr. Estasén la afirmacion de Mr. Thiers, que reservaba el porvenir marítimo á los buques de vela.

Los buques de vela,—si se atiende solo á las condiciones de baratura—no tienen

el gasto de carbon, maquinistas y fogoneros: y si los buques de vela ofreciesen más condiciones de seguridad, que quizás obtendrán mañana, que los adelantos de la ciencia náutica llegarán á perfeccionarse mucho mas, podrian hasta ser preferibles por su baratura.

«Además, la marina de vela y la marina de vapor contribuyen de un mismo modo al sostenimiento de las cargas generales del Estado, pagan su contribucion, y tan atendible es por este concepto una como otra; en cuanto para el Estado, todos los intereses que sean legítimos son atendibles y todas las fuerzas de la produccion son igualmente merecedoras de su apoyo y proteccion.»

«Cualquiera que tratara de establecer un medio de salvacion para la Marina que fuera exclusivo, que creara monopolios y privilegios, no entraria, en lo que las condiciones generales de la marina exigen, dentro de un plan armónico de la proteccion, y el Gobierno debe tener en cuenta esto y fijarse en cuales medidas son necesarias para que entrando dentro un plan armónico de la proteccion se favorezca á la Marina.

Hé aquí porque se desecha el sistema de las primas. En Francia, Simonin, que quizás años atrás se mostraba partidario de ellas, hoy dia está combatiéndolas y dice con muchísima razon: ¿es justo que creemos un impuesto como el derecho de faros, que queramos establecer estos impuestos en beneficio de una sociedad mercantil, de una sociedad naviera, de una línea de vapores especiales, para agravar más y más la suerte de los demas?

Si en España tratáramos de establecer el sistema de las primas, habríamos de considerar la lamentable situacion de nuestro Erario.»

«Si se estableciera el sistema de las primas bajo la forma única y exclusiva de rebaja de impuesto ¿seria esto suficiente para salvar á la Marina del estado peligroso en que se encuentra? Imposible.

Reduzcamos los impuestos de la Marina á cero; celebremos cada dia un tratado de comercio con una Nacion más poderosa, que vengan del extranjero vapores cargados hasta los topes de toda especie de artículos manufacturados, celebremos tratados con Bélgica y otras naciones y continuemos la cláusula de la nacion más favorecida, y entonces aun que se estableciera el sistema de las primas y se abonara á la Marina el doble de lo que actualmente paga, no tendríamos lo suficiente, porque la cuestion de la marina no ha de considerarse bajo el exclusivo punto de vista de rebaja de impuestos, de si los marineros han de ganar más ó ménos, que esto son miserias, insignificantes detalles, que en nada deben oscurecer el conjunto de tan grandioso problema.»

Recordaba el Sr. Estasén los perjuicios que ocasiona en la actualidad el haber líneas subvencionadas, que pueden cargar en más ventajosas condiciones, sin menoscabo de sus intereses, y por fin, que bastarán dos líneas de vapores subvencionadas para acabar de arruinar á la Marina.

Por fin hacia presente que no hay que hacer gran caso de nuestras Balanzas, casi siempre incompletas. «Las Balanzas, decia el Sr. Estasén, nos ofrecen tan poco crédito y tan poca garantía, que voy á leer dos datos que bastan para caracterizarlas ó indicar la fé que nos han de merecer.

Balanza del comercio español.

Leo por ejemplo en la balanza de 1866 página 528, la siguiente navegacion de América.—República de los Estados-Unidos—Buenos Aires.

Es decir, que segun nuestra Direccion General de Aduanas—Buenos Aires—está comprendido en la República de los Estados-Unidos,

En la propia Balanza se encuentra Aguadilla comprendida en Méjico. Y para muestra basta con lo dicho.

Ahora prescindiendo de errores geográficos y otros de más bulto, vamos á tratar del

Comercio entre España y Bélgica. Tengo á la vista los datos de las Balanzas de 1870, 71, 72 y 73.

Exportacion de España á Bélgica. Datos comunicados por el cónsul de España en Amberes. Valor de la exportacion 13.950,000 pesetas.

Datos que consigna la Balanza en 1870, 3.952,000 pesetas. La diferencia es de 10 millones de pesetas. Año 1871 segunda Balanza, es de 2.816,000 y segun el cónsul de España en Amberes es de 9.526,000 pesetas, etc.,» el Sr. Estasén continuó suministrando abundantes datos en corroboracion de su aserto y en descrédito de nuestras Estadísticas oficiales.

Entre las varias medidas para remediar la suerte del tráfico marítimo, citaron los señores informantes las, ya conocidas, de denuncia de los tratados de comercio, especialmente el de Bélgica. Celebracion de otros con las Repúblicas de centro y sud de América y con las del Pacífico. Restablecimiento del derecho diferencial de bandera, del de procedencia, el recargo á los terceros pabellones, el cabotaje con nuestras Antillas y Filipinas, la elevacion de los derechos arancelarios á las mercancías extranjeras en estas provincias, la rebaja de impuestos que sobre la marina gravan.

El Sr. Amengual abogó por las primas, otorgadas en la forma de rebaja de derechos, y el Sr. Estasén propuso un sistema de imposicion que por su novedad llamó la atencion de la JUNTA DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO: «En tercer lugar propongo—decía el Sr. Estasén—la reduccion de los actuales impuestos que la navegacion paga en el siguiente y único.

Servicio Consular 5 pesetas por cada tonelada de total cabida. Servicio de entrada 10 pesetas cada tonelada. Servicio de salida otras diez por cada tonelada. El buque que salga completamente cargado, pagará la mitad de los servicios de salida. Se permitirá á la Administracion pública que pueda celebrar convenios con los particulares, con obligacion de pagar cada año 5 pesetas por cada tonelada de cabida, durante la vida del buque, firmada por el armador ó consignatario y garantida por otro comerciante de la localidad.»

Los resultados de esta imposicion no podrian ser en manera alguna favorables á los buques extranjeros; solo los nacionales se aprovecharán de las ventajas que tendrían pudiendo convenir con la Administracion.

Finalmente conviene no olvidar la desigual condicion en que se encuentran nuestros buques, desamparados de toda proteccion y nuestros ferro-carriles, con toda clase de monopolios y franquicias, apesar de lo cual, son crecidísimos en España los precios de transporte en ferro-carril.

«Si he de mentar la diferencia que existe entre el tráfico interior de España y la navegacion, diré, que en los ferro-carriles, de Palencia á Barcelona, por cada saco de 92 kilos de harina, el trasporte viene á costar 6 pesetas 23 céntimos; de Bilbao á Barcelona, 7.17 pesetas; mientras que el flete de Santander á Barcelona es de 1 peseta con 25 céntimos por saco de 92 kilos, ¡y luego se quejan de que los fletes son caros!»

«De Santander á la Habana exigen nuestros buques por regla general, por transporte de un saco, de 4 1/2 pesetas á 5, cuando á exigir lo que cobraría un ferro-car-ril, dada la proporcion de los fletes con el precio del transporte por tierra, debería cobrarse por saco, 66 pesetas 60 céntimos.

¡Véase que proporcion guardan los transportes en buques, con los en ferro-car-riles!

FIN DE LOS APÉNDICES.



